

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Heepen	09.02.2012	öffentlich
Bezirksvertretung Stieghorst	16.02.2012	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	21.02.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Verkehrliche Entlastung Oldentruper Kreuz -Synopsis der untersuchten Varianten-
Betroffene Produktgruppe 11.12.03 Verkehrliche Planung
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Planungen bis zum politischen Beschluss
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) BV Heepen, 26.02.2008, TOP 4.2, Drs.-Nr. 6536/2004-2009 BV Heepen, 04.02.2010, TOP 6, Drs.-Nr. 0386/2009-2014 BV Stieghorst, 11.02.2010, TOP 10, Drs.-Nr. 0386/2009-2014 StEA, 16.02.2010, TOP 8, Drs.-Nr. 0386/2009-2014 BV Heepen, 10.02.2011, TOP 4.1, Drs.-Nr. 1973/2009-2014 BV Heepen, 10.03.2011, TOP 5.4, Drs.-Nr. 2137/2009-2014 BV Heepen, 13.10.2011, TOP 4.1, Drs.-Nr. 3139/2009-2014
Sachverhalt: Die Bezirksvertretungen Heepen und Stieghorst, sowie der Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
Begründung: 1.) Politische Beschlusslage: Die Bezirksvertretung Heepen hat in ihrer Sitzung am 26.02.2008 die Verwaltung beauftragt, Vorschläge vorzulegen, wie der Ortskern von Oldentrup verkehrlich entlastet werden kann und hat dabei auch den Bau einer Umgehungsstraße als Prüfauftrag beschlossen. Diese wurde im Februar 2010 den politischen Gremien vorgestellt. Die Verwaltung hat hierzu drei Haupt- und eine Untervariante geprüft und das Ergebnis in den Sitzungen am 04.02.2010 (BV Heepen), 11.02.2010 (BV Stieghorst) und 16.02.2010 (StEA) vorgestellt. Die größte verkehrliche Verbesserung zeigte die sogenannte „Marktkauf-Lösung“. Die Bezirksvertretung Heepen hat daraufhin beschlossen die Machbarkeit dieser Variante 1 zu prüfen und die Ergebnisse vorzustellen. Weiterhin wurde die Verwaltung mit der Erstellung einer Synopse zu allen Varianten beauftragt, in der Aussagen über realistische Kosten und zeitliche Perspektiven getroffen werden sollen. Die Bezirksvertretung Stieghorst hat die Verwaltung mit der Prüfung der Machbarkeit der vorgestellten Varianten beauftragt. Der Stadtentwicklungsausschuss hat sich in der Sitzung am 16.02.2010 dem Beschluss der Bezirksvertretung Heepen angeschlossen.

2.) Realisierbarkeit der Variante 1:

Ein möglicher Verlauf der Variante 1 ist im Rahmen eines zeichnerischen Vorentwurfs aufgetragen worden und in **Anlage 1** dargestellt.

Die Frage der Realisierbarkeit der Variante 1 hängt nach Einschätzung des Amtes für Verkehr insbesondere an der Bereitschaft der an diesem Standort von den denkbaren Straßenführungen betroffenen Einzelhandelsunternehmen bzw. des Eigentümers der betroffenen Flächen zu einer Neuordnung der betroffenen Geschäftsstandorte. Die EDEKA (Marktkauf) hat hierzu bisher eine ablehnende Haltung signalisiert.

3.) Synopse

3.1 Vorbemerkung zu Kosten und zeitlichen Perspektiven:

Gemäß Beschlusslage sollen in der Synopse realistische Kosten und zeitliche Perspektiven genannt werden.

Eine belastbare Kostenschätzung der Varianten kann nur in einer größeren Planungstiefe erarbeitet werden. Derzeit werden jedoch vorrangig Planungen bearbeitet, deren Realisierungen genehmigungsfähig im Sinne des Nothaushalts sind. Darüber hinausgehende Planungen, zu denen auch eine Grobtrassierung mit Kostenschätzung von Straßenbau, Ingenieurbauwerken und Grunderwerb zählt, müssten nicht zuletzt auch aufgrund der personalwirtschaftlichen Auswirkungen der Haushaltskonsolidierung derzeit extern erarbeitet werden. Aufgrund der Restriktionen des Nothaushaltsrechts konnte eine Vergabe bisher nicht erfolgen.

Hinsichtlich der Finanzierung der Maßnahme ist insbesondere die Frage der Zuschüsse durch das Land relevant. Als Förderungsvoraussetzung müsste die Verkehrsfunktion als Hauptverkehrsstraße mit entsprechender Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten heute klassifizierter und zukünftig abzustufender Straßen nachgewiesen werden, was bei einer Klassifizierung der Entlastungsstraße als Kreisstraße unstrittig wäre. Dafür müsste vorab ein entsprechendes Umstufungskonzept entwickelt und mit den zuständigen Behörden abgestimmt werden. Weiterhin ist ungewiss, wie sich die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach Auslaufen der Nachfolgeregelungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nach 2014 entwickelt.

Die zeitlichen Perspektiven hängen einerseits von der Schaffung des Planungsrechts ab, andererseits von der Bereitstellung von Fördermitteln und städtischem Eigenanteil ab. Weiterhin bestehen in allen Varianten Unsicherheiten, da Grunderwerb erforderlich wird.

3.2 Systematik:

Um hierfür zu einer möglichst objektiven Bewertung und somit aussagekräftigen Gegenüberstellung zu gelangen, sind hierbei nicht nur die verkehrlichen Belange, sondern auch die Auswirkungen auf die Umwelt in die Beurteilung eingeflossen.

In Zusammenhang mit der verkehrlichen Untersuchung zur Entlastung des Oldentruper Kreuzes -Gegenüberstellung der Verkehrsverteilung- sei darauf hingewiesen, dass im Vergleich zum Analysejahr 2008 bis zum Prognosejahr 2020 der Verkehr im Bereich Oldentrup abnehmen wird. Diese Entlastungen lassen sich darauf zurückführen, dass durch -bis zum Jahr 2020 als realisiert unterstellte- Maßnahmen (z. B.: A 33 und L712n sowie vierspuriger Ausbau der Herforder Straße), der Verkehr sich anders verteilen wird. Die Ergebnisse der Verkehrsprognose sind zur Erläuterung noch mal tabellarisch in **Anlage 6** zusammengefasst.

3.3 Variante 1:

Die Variante 1 (**Anlage 2**) verläuft von der Einmündung Striegauer Straße über den Parkplatz des Verbraucher-Marktes und die Bunzlauer Straße bis zur Potsdamer Straße.

Aus verkehrlicher Sicht erreicht die Variante 1 die größten Entlastungseffekte für das Oldentruper Kreuz, da hierdurch der gewerbliche Verkehr aus dem Bereich Friedrich-Hagemann-Straße auf kurzem Weg über die Potsdamer Straße in Richtung Ostring / Autobahn A 2 abgeführt werden kann. Bei dieser Variante erfahren –außer der gewollten Mehrbelastung der Potsdamer Straße, südlich Bunzlauer Straße bis Ostring- alle Straßen im Bereich Oldentrup eine Verkehrsentslastung.

Die Kostenschätzung einer vorläufigen Vorplanung ergibt bei einer Baulänge von ca. 590 m Straßenbaukosten in Höhe von ca. 800.000 Euro. Hierbei handelt es sich um reine Straßenbaukosten. Nicht enthalten sind die Kosten für Grunderwerb (wobei je nach Untervariante bis zu ca. 2/3 der benötigten Flächen in städtischem Besitz sind) Abrisskosten sowie anteilige Kosten für mögliche Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Privatbesitz, welche die reinen Straßenbaukosten übersteigen können.

Ein Umstufungskonzept mit Ausweisung der Variante 1 als Kreisstraße (Förderung) erscheint grundsätzlich möglich.

Baurecht wäre über eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/O 8 zu erreichen. Für das Verfahren ist ein Zeithorizont von 3 Jahren als realistisch anzusehen. Daran würde sich eine Bauzeit von rund einem Jahr für die Straße anschließen.

Die Auswirkungen auf die Umwelt tendieren bei dieser Variante gegen Null, da diese vollständig über bereits versiegelte Flächen geführt wird.

Eine Lärmmehrbelastung bis zu 2 dB(A) ist lediglich entlang der Striegauer Straße zu erwarten, aber infolge der Lärmvorbelastung im östlichen Wohngebiet nicht spürbar.

Die Streckenführung unmittelbar durch bereits lärmvorbelastetes Gebiet (Straße und Gewerbe) mit weniger lärmsensiblen Nutzungen (Gewerbe) sowie die geringe Betroffenheit von Wohnen im Trassenverlauf ist zusätzlich begünstigend und erfordert keine besonderen Lärmschutzvorkehrungen.

Auch in Bezug auf die Luftreinhaltung ist die Betroffenheit aufgrund des Verlaufs durch ein Gewerbegebiet am geringsten. Durch die verkehrliche Entlastung am Oldentruper Kreuz, welche bei dieser Variante am größten ist, wird die Luftschadstoffsituation im Kreuzungsbereich positiv beeinflusst. Zudem profitieren die schadstoffsensiblen Wohngebiete nördlich und östlich des Knotenpunktes sowie beidseits der Stieghorster Straße von den verminderten Straßenverkehren. Die an anderer Stelle zu erwartende Verkehrsmengenzunahme (südliche Potsdamer Straße, Striegauer Straße und Teile der Friedrich-Hagemann-Straße) betrifft primär gewerbliche Nutzungen oder führt aufgrund der Größenordnung zu keinen problematischen Schadstoffbelastungen.

Die Trasse ist aufgrund der Führung durch ein gering klimaempfindliches, bereits bestehendes urbanes Überwärmungsgebiet sowie wegen der von der zusätzlich resultierenden Flächenversiegelung und Überwärmung geringen Betroffenheit von Wohnen und des sehr geringen Flächenverbrauches insgesamt bevorzugt geeignet.

3.4 Variante 2:

Die Variante 2 (**Anlage 3**) ist in Anlehnung an die seinerzeitige B 66n entstanden. Sie verläuft beginnend an der Friedrich-Hagemann-Straße als Querspange, kreuzt die Bahnlinie Bielefeld-Oerlinghausen in Verlängerung des Baderbachtals und verläuft bis zum Anschluss an den Ostring gegenüber der Altenburger Straße planfrei (kein Anschluss an die Oldentruper Straße) parallel zur v. g. Bahnlinie.

Aus verkehrsplanerischer Sicht erreicht die Variante 2 nicht die Entlastungseffekte der Variante 1. In Teilen bleiben die Belastungen unverändert –also ohne Entlastungsstraße- und die Brückenstraße wird sogar stärker belastet. Diese doch großräumigere Verbindung wirkt einerseits entlastend auf das Oldentruper Kreuz, zieht andererseits aber auch Verkehre in den Bereich Oldentrup, der ohne diese Verbindung andere Routen wählen würde und in den Bereich Brückenstraße. Insgesamt erreicht die Variante 2 nicht die Entlastungswerte der Variante 1. Lediglich für den Bereich der Striegauer Straße und der Friedrich-Hagemann-Straße ist die Entlastungswirkung größer.

Die Erstellung einer Vorplanung zur Ermittlung der Baukosten war im Rahmen dieser Vorlage nicht zu leisten. Geht man jedoch von der Länge der Baustrecke aus ergeben sich bei einer Länge von ca. 2.500 m min. 4-mal so hohe Straßenbaukosten wie bei Variante 1. Auch hierbei handelt es sich um reine Straßenbaukosten. Nicht enthalten sind –analog zur Variante 1- die Kosten für Grunderwerb (wobei ca. 2/3 der benötigten Flächen in städtischem Besitz sind) Abrisskosten sowie anteilige Kosten für mögliche Ersatzmaßnahmen. Darüber hinaus entstehen bei dieser Variante zusätzliche Kosten für zwei Brückenbauwerke (Überführungsbauwerk Oldentruper Straße und Überführungsbauwerk Bahnlinie im Bereich Baderbach) sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung, welche eventuell die reinen Straßenbaukosten übersteigen können.

Ein Umstufungskonzept mit Ausweisung der Variante 2 als Kreisstraße erscheint aufgrund des planfreien Knoten mit der Oldentruper Straße deutlich komplexer als bei Variante 1 und 3.

Planungsrecht müsste voraussichtlich über ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden, das gegenüber der Variante 1 deutlich mehr vorbereitende Untersuchungen mit hinsichtlich der Umweltbelange deutlich höherer Bearbeitungstiefe erfordert, dabei kann auf Untersuchungen zum Bau der B 66n aufgebaut werden. Bei hoher Priorisierung erscheint die Schaffung von Planungsrecht innerhalb von 5 Jahren realistisch, aufgrund der Baulänge müsste von einer Bauzeit von rund 3 Jahren ausgegangen werden.

Aus Sicht des Umweltschutzes ist die Verbindung zwischen Friedrich-Hagemann-Straße und neuer Erschließungsstraße (Osttangente) unbedingt abzulehnen, da hierdurch zwei hoch schützenswerte Grünzüge (Baderbachtal -z. T. Biotope nach §20c BNatSchG- und der Bereich Meyerbach) stark beeinträchtigt werden. Beide Grünzüge besitzen für den Bielefelder Osten eine große Bedeutung für die Naherholungsmöglichkeiten der angrenzenden Wohnquartiere. Auf die Diskussion zum Rahmenplan „Grünes Band“ wird verwiesen.

Die Variante 2 führt zu qualitativen Beeinträchtigung des o. g. Freiraumverbundes und zur Zerschneidung der bestehenden Wanderwegsverbindungen. Eine Verknüpfung des Baderbachtals und des Grünzuges entlang des Meyerbaches ist dadurch nur noch eingeschränkt möglich. Hinzu kommt, dass das Baderbachtal vollständig überformt wird und somit als Freiraum verloren gehen würde.

Auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht ist diese Variante problematisch, weil der Auenbereich des Baderbaches nördlich der Bahn durch die Trasse eingengt wird. Die Querung südlich der Bahn erfolgt in einem Bereich, wo die Struktur des linken Ufer- und Vorlandbereiches als gut eingestuft wurden. Darüber hinaus wäre die Querungen des Meierbaches erforderlich. Weiterhin sind über eine Länge von 1540 m besonders schutzwürdige Böden (sehr hohe Ertragsfähigkeit) mit sehr hoher Bedeutung, Empfindlichkeit betroffen.

In Zusammenhang mit dem Lärmschutz weist Variante 2 einen größeren Einwirkungsbereich und eine höhere Betroffenheit von Wohnen auf im Vergleich zu Variante 1 und Variante 3.

Auch in Bezug auf die Luftreinhaltung ist die Betroffenheit bei dieser Variante am höchsten. Trotz guter Ausbreitungsbedingungen im überwiegenden Trassenverlauf entlang der Bahnlinie, wird der zum Teil geringe Abstand zur Wohnbebauung als problematisch gesehen. Die verkehrliche Entlastung am Oldentruper Kreuz begünstigt die derzeitige Luftschadstoffsituation im

Kreuzungsbereich. Die Entlastungsfunktion wirkt sich zudem förderlich auf die schadstoffsensiblen Wohngebiete im Bereich des Knotenpunktes sowie beidseits der Stieghorster Straße aus.

3.5 Variante 2 optimiert:

Der Verlauf dieser Variante (**Anlage 4**) entspricht dem der Variante 2, jedoch wird hierbei die Querspange bis zur Oldentruper Straße verlängert und an diese angeschlossen. Somit entsteht zusätzlich zur Striegauer Straße eine kurze Verbindung zwischen der Friedrich-Hagemann-Straße und der Oldentruper Straße.

Auch die Variante 2 optimiert erreicht nicht die Entlastungseffekte der Variante 1 und liegt verkehrlich näher an der Variante 2. Der Bereich Oldentruper Kreuz, insbesondere die Striegauer Straße wird stark entlastet. Allerdings führen die Durchgangsverkehre –zusätzlich angezogen durch die gute Verbindung über die Querspange- zu Mehrbelastungen, die sich vor allen Dingen auf das Gebiet Brückenstraße und für den Bereich der Oldentruper Straße zwischen Striegauer Straße und Potsdamer Straße negativ auswirken.

Für die Ermittlung von Baukosten gelten auch hier die Ausführungen zur Variante 2. Bei einer Baustrecke von ca. 2.800 m ergeben sich bei dieser Variante ca. 5-mal so hohe Straßenbaukosten wie bei Variante 1. Auch hierbei handelt es sich um reine Straßenbaukosten. Nicht enthalten sind –analog zur Variante 1- die Kosten für Grunderwerb (wobei ca. 2/3 der benötigten Flächen in städtischem Besitz sind) Abrisskosten sowie anteilige Kosten für mögliche Ersatzmaßnahmen. Darüber hinaus entstehen bei dieser Variante zusätzliche Kosten für zwei Brückenbauwerke (Überführungsbauwerk Oldentruper Straße und Überführungsbauwerk Bahnlinie im Bereich Baderbach), den Anschluss der Querspange an die Oldentruper Straße sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung, welche eventuell die reinen Straßenbaukosten übersteigen können.

Die Aussagen zum Umstufungskonzept (Förderung) entsprechen grundsätzlich der zur Variante 2. Ebenso die Aussagen zur Schaffung von Planungsrecht (Zeithorizont) und Bauzeit.

Aus Sicht des Umweltschutzes entsprechen die Beeinträchtigungen der Variante 2 optimiert denen der Variante 2, erschwerend ist die Querspange zwischen Friedrich-Hagemann-Straße und Oldentruper Straße und daher unbedingt abzulehnen. Diese verläuft 200 Meter länger durch das Baderbachtal als die Variante 2, die negativen Auswirkungen der Straße sind daher erheblicher. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht beinhaltet Variante 2 optimiert im Vergleich zu Variante 2 weitere Nachteile in Bezug auf die Gewässerkreuzungen.

Zusätzlich sind über eine Länge von 1540 m besonders schutzwürdige Böden (sehr hohe Ertragsfähigkeit) und sogar über 2430 m Böden mit sehr hoher Bedeutung, Empfindlichkeit betroffen.

Aus Sicht des Lärmschutzes ist die Variante 2 optimiert bzgl. der Lärmentlastung des Oldentruper Kreuzes gegenüber Variante 2 besser zu bewerten. Aufgrund der höheren Lärmentlastung in den Wohngebieten entlang der Stieghorster Straße und der Striegauer Straße sowie der geringeren Mehrbelastung entlang der Friedrich-Hagemann-Straße, die aber nicht Konflikt lösend wirkt, ist sie zudem Variante 2 vorzuziehen. Wegen der insgesamt höheren Mehrbelastung weiter westlich entlang der Friedrich-Hagemann-Straße ist Variante 2 optimiert gegenüber den Varianten 1 und 3 ungünstiger.

Auch in Bezug auf die Luftreinhaltung ist im Gegensatz zu Variante 2 die Entlastungsfunktion für die schadstoffsensiblen Wohngebiete im Bereich des Oldentruper Kreuzes geringer. Dagegen ist der stärkere Verkehrsmengenrückgang an der Stieghorster Straße zur Luftschadstoffreduzierung positiv zu bewerten.

3.6 Variante 3:

Auch die Variante 3 (**Anlage 5**) lehnt sich dem Verlauf der B 66n an. Sie beginnt an der Oldentruper Straße (Höhe Bahnübergang, Haltepunkt Oldentrup) und endet wie die Varianten 2 und 2 (optimiert) am Ostring (Höhe Altenburger Straße).

Aus verkehrsplanerischer Sicht steht die Variante 3 an zweiter Stelle. Im Hinblick auf die Entlastungseffekte kann diese Variante zusätzlich optimiert werden, in dem der Anschluss an die Oldentruper Straße als planfreie Überführung der Bahnlinie mit Anschluss der Entlastungsstraße in Hochlage gestaltet wird. Hierdurch würden Störungen des Verkehrsflusses bei Schrankenschließungen – wie es heute der Fall ist - ausgeschlossen. Weiterhin sind Forderungen einer planfreien Kreuzung mit der Bahnlinie seitens der DB im Verfahren nicht unwahrscheinlich. Diese Schrankenschließzeiten des Bahnüberganges Oldentruper Straße konnten in der Verkehrsuntersuchung nicht simuliert werden, so dass die tatsächliche Entlastungswirkung einer plangleichen Lösung möglicherweise schlechter ausfallen kann. Insbesondere die Oldentruper Straße und die Potsdamer Straße (zwischen Oldentruper Straße und Bunzlauer Straße) erfahren eine geringere Entlastung als bei der Variante 1. Für die Brückenstraße ergeben sich bei dieser Variante geringe Mehrbelastungen.

Bei einer Baustrecke von ca. 1.800 m ergeben sich bei dieser Variante ca. 3-mal so hohe Straßenbaukosten wie bei Variante 1. Auch hierbei handelt es sich um reine Straßenbaukosten. Nicht enthalten sind –analog zur Variante 1- die Kosten für Grunderwerb, Abrisskosten, anteilige Kosten für mögliche Ersatzmaßnahmen sowie Straße sowie für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung. Bei einer planfreien Lösung müssten zusätzlich die Kosten für das erforderliche Brückenbauwerk, bei einer plangleichen Lösung die Kosten für eine aufwendige Knotenpunktösung mit Bahnübergang und Straße (sog. BÜStRA-Anlage, analog des Knotenpunktes Verler Straße/Krackser Straße in Sennestadt) hinzuaddiert werden.

Ein Umstufungskonzept mit Ausweisung der Variante 3 als Kreisstraße (Förderung) erscheint grundsätzlich möglich.

Planungsrecht müsste wie bei Variante 2 voraussichtlich über ein Planfeststellungsverfahren mit deutlich mehr vorbereitenden Untersuchungen hinsichtlich der Umweltbelange erlangt werden. Bei hoher Priorisierung erscheint die Schaffung von Planungsrecht innerhalb von 5 Jahren realistisch, aufgrund der Baulänge müsste von einer Bauzeit von rund 3 Jahren ausgegangen werden.

Aus Sicht des Umweltschutzes führt die Variante 3 –analog zu den Variante 2 und 2 optimiert zu erheblichen Beeinträchtigungen des Freiraumverbundes zwischen Oldentruper Straße und Ostring.

Aus Sicht des Bodenschutzes sind über eine Länge von 1350 m besonders schutzwürdige Böden (sehr hohe Ertragsfähigkeit) betroffen und über 2230 m Böden mit sehr hoher Bedeutung, Empfindlichkeit betroffen.

Aus Sicht des Lärmschutzes ist die Variante 3 aufgrund der geringeren Entlastungswirkung in Höhe der Wohngebiete rund um den Knotenpunkt Potsdamer Straße/Oldentruper Straße und an der Friedrich-Hagemann-Straße sowie der wahrnehmbaren Lärm-mehrbelastung > 3 dB(A) entlang der Striegauer Straße in Höhe des östlichen Wohngebietes, die bauliche Lärmschutzvorkehrungen erfordern würde, nachrangig einzuordnen. Zudem ist diese Variante wegen des größeren Einwirkungsbereichs im Streckenverlauf und die umfangreichere Lärmbetroffenheit von Wohnen ungünstiger.

Auch in Bezug auf die Luftreinhaltung ist die Betroffenheit deutlich höher als bei Variante 1, aber geringer als bei den Varianten 2 und 2 optimiert. Problematisch ist der zum Teil geringe Abstand zur Wohnbebauung im nördlichen Trassenabschnitt. Durch die verkehrliche Entlastung am Oldentruper Kreuz wird die Verbesserung der lufthygienischen Situation der angrenzenden

Wohngebiete gemindert. Dagegen profitieren die schadstoffsensiblen Wohngebiete entlang der Stieghorster Straße am meisten durch diese Variante. Mehrbelastungen aufgrund der Verkehrsverdrängung betreffen primär gewerbliche Nutzungen oder führen aufgrund der Größenordnung zu keinen problematischen Schadstoffbelastungen.

4. Fazit:

Eine Zusammenfassung des Variantenvergleichs ist in **Anlage 7** dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen am Oldentruper Kreuz wird sich bereits ohne Straßenneubau reduzieren. Es wurden Varianten zur weiteren verkehrlichen Entlastung untersucht und bewertet.

Aus verkehrlichen Gesichtspunkten, vor allem auf Grund der Entlastungswirkungen ist der Variante 1 vor den Varianten 2, 2 optimiert und 3 deutlich der Vorrang einzuräumen.

Konkrete Kostenschätzungen können nur auf Grundlage von Vorentwürfen erstellt werden, die die dafür erforderlichen Einschnitte, Dämme, Brückenbauwerke, Lärmschutzanlagen, Flächenbedarfe etc. darstellen. Da keine konkreten Aussagen dazu, zum Grunderwerb, zum Baurecht sowie Fördermöglichkeiten getroffen werden können, ist nicht nur aufgrund der Länge der Baustrecke der Variante 1 der Vorzug zu geben.

Hinsichtlich der Förderung erscheint ein vorbereitendes Umstufungskonzept für die Varianten 1 und 3 einfacher aufstellbar als für die Varianten 2 und 2 optimiert.

Hinsichtlich der zeitlichen Umsetzbarkeit liegt die Variante 1 – unter der Voraussetzung von Einigungen mit den Betroffenen Grundstückseigentümern und Schaffung der finanziellen Voraussetzungen im städtischen Haushalt – hinsichtlich der Erlangung des Planungsrechts und der Bauzeit klar vor den Varianten 2, 2 optimiert und 3.

Auch in den verschiedenen durch das Umweltamt vertretenen Fachbelangen ergibt sich eine gleichlautende und eindeutige Präferenz für die Variante 1. Ungünstiger eingestuft werden in folgender Rangfolge die Variante 3, Variante 2 und Variante 2 optimiert. Dieser Einschätzung ist auch der Landschaftsbeirat in seiner Sitzung am 13.09.2011 gefolgt.

Deutlich wird, dass die Variante 1 die geringsten Baukosten, die größte Entlastungswirkung sowie den geringsten Eingriff in den Naturhaushalt mit sich bringt.

Die Variante 3 hat im Vergleich zu den Varianten 2 und 2 optimiert zwar etwas geringere verkehrliche Entlastungswirkungen aber den Vorteil, dass diese aufgrund der geringeren Baulänge, geringere Baukosten (ein Brückenbauwerk weniger) und vor allen Dingen geringere Eingriffe in den Naturhaushalt nach sich zieht.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss