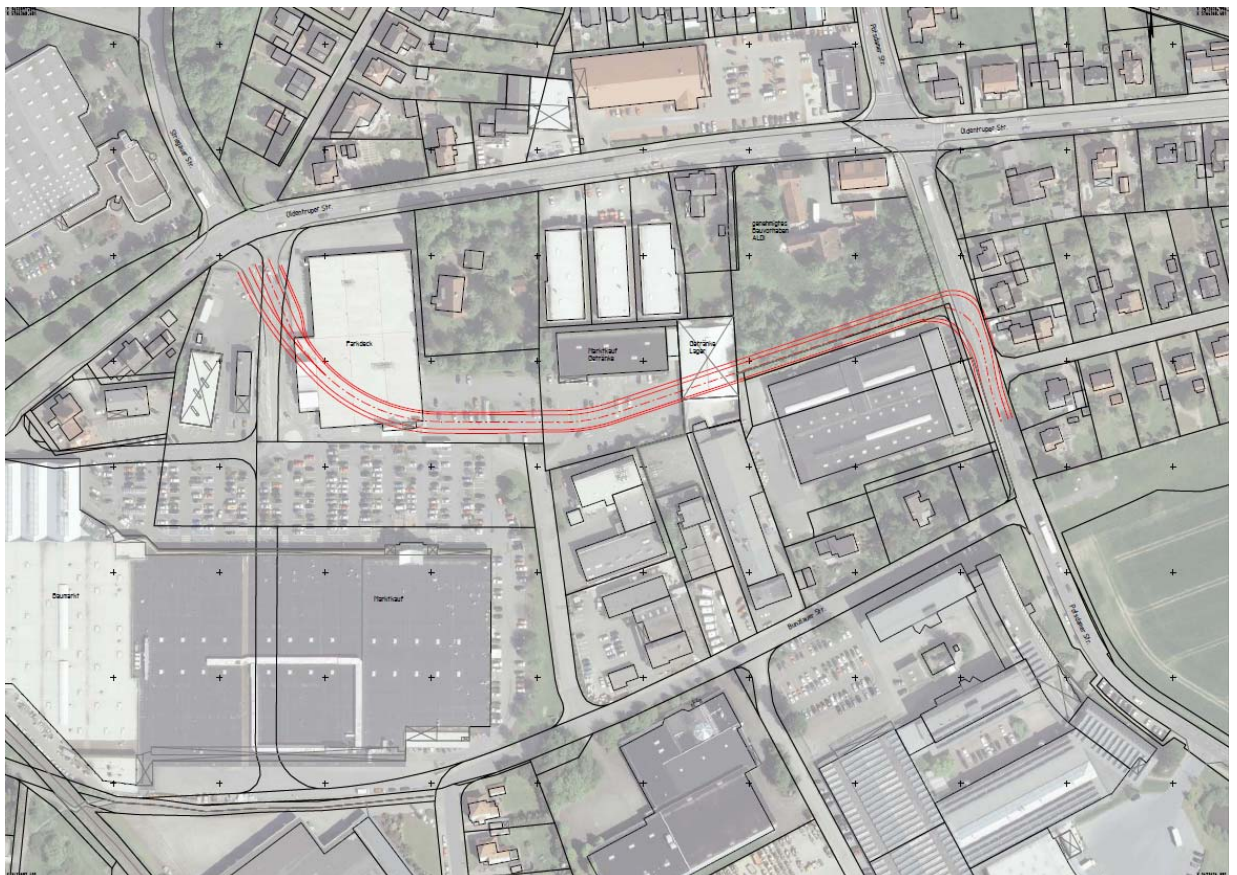
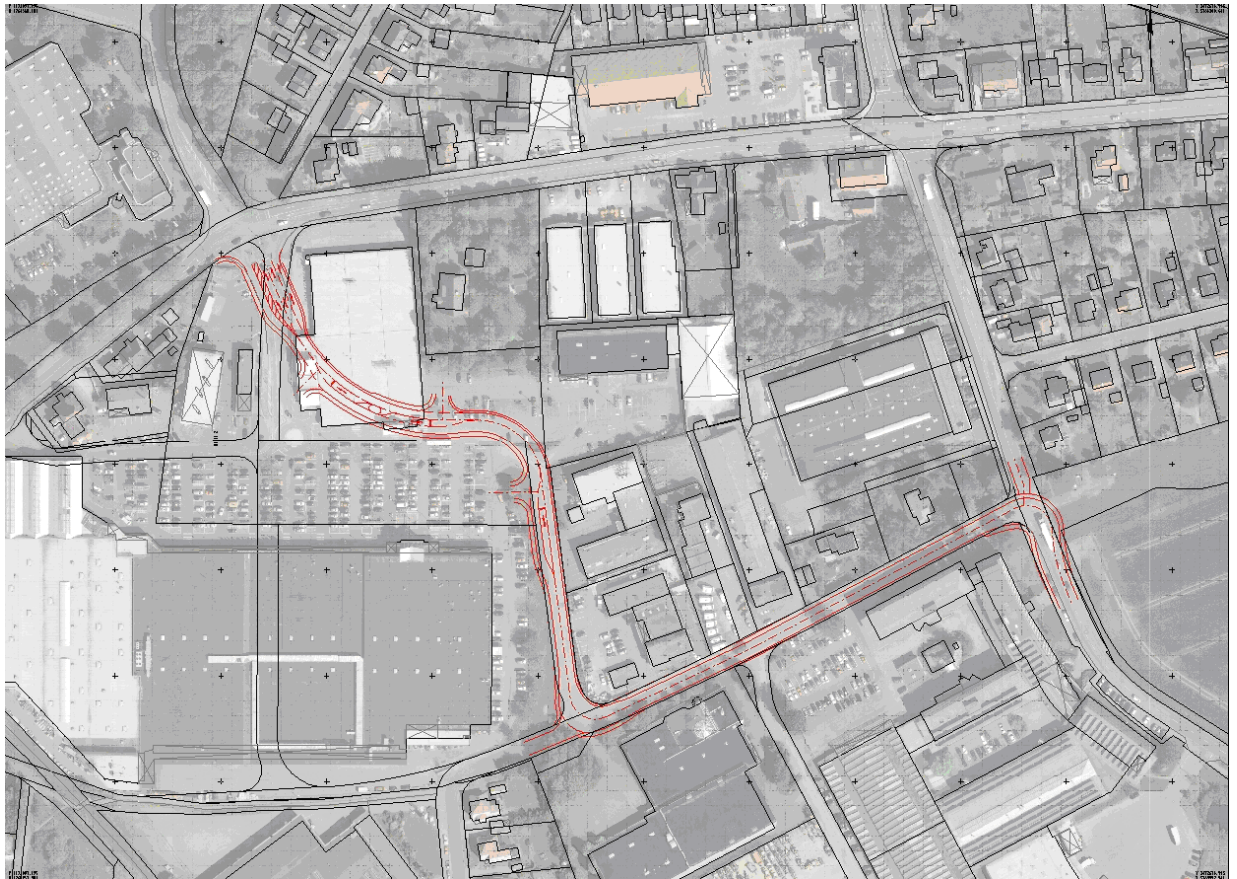


Variante 1 – mögliche Straßenführungen



Variante 1 – schematischer Trassenverlauf



Variante 2 – schematischer Trassenverlauf



Variante 2 optimiert – schematischer Trassenverlauf



Variante 3 – schematischer Trassenverlauf



Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen

	A0-Fall	P0-Fall	Variante 1	Variante 2	Variante 2 optimiert	Variante 3
Oldentruper Str. westlich Stieghorster Str.	22.200	16.700	16.800	16.500	18.400 westlich der Querspange	17.300
Oldentruper Str. von Stieghorster Str. bis Striegauer Str.	14.800	12.600	12.600	12.700	10.000	16.400
Oldentruper Str. von Striegauer Str. bis Potsdamer Str.	16.200	13.200	7.300	12.900	12.200	10.000
Oldentruper Str. östlich Potsdamer Str.	9.600	7.700	6.600	6.400	6.700	6.900
Potsdamer Str. nördlich Oldentruper Str.	14.200	9.000	6.300	6.200	5.400	7.100
Potsdamer Str. südlich Oldentruper Str.	16.800	11.500	2.500	9.300	9.500	8.900
Striegauer Str.	6.400	5.300	8.100	5.100	3.400	9.000
Friedrich-Hagemann-Str. westlich Striegauer Str.	15.200	10.200	10.700	5.700	8.400	11.600
Friedrich-Hagemann-Str. östlich Striegauer Str.	12.400	9.200	5.300	5.400	6.700	7.600
Brückenstr. Höhe Westfalenkolleg	14.200	9.900	10.400	12.700	12.600	10.700
Brückenstr. Höhe Einmündung Heeper Str.	7.700	6.100	6.600	8.000	7.500	6.500
Lerchenstraße	5.300	3.000	3.000	4.000	3.600	3.000

[alle Werte in DTV (Kfz/24h)]

Zusammenfassung des Variantenvergleichs

	Variante 1	Variante 2	Variante 2 opt.	Variante 3
Verkehr	Durch die lokale Lösung einer Entlastung werden die Verkehrserzeuger schnell und ohne Umwege abgeleitet. Hierdurch wird die effizienteste Entlastungswirkung für das Oldentruper Kreuz erreicht.	Durch die direkte Anbindung des Gewerbegebietes an den Ostring werden ähnliche Entlastungen wie bei der Variante 1 erzielt. Allerdings wird der Bereich Oldentruper Straße zwischen Potsdamer und Striegauer Straße am stärksten belastet, hier wird der Umweg über die Querspange nicht angenommen.	Durch die Optimierung der Variante 2 erreicht diese Variante im Bereich Oldentruper Straße zwischen Potsdamer Straße und Striegauer Straße die größten Entlastungseffekte. Andererseits werden hierbei die Brückestraße und Lerchenstraße am stärksten belastet, hervorgerufen von Durchgangsverkehren durch die Anbindung der Querspange an die Oldentruper Straße.	Die Verlängerung der Oldentruper Straße parallel zur Bahnlinie führt im Vergleich zu den Varianten 2 und 2 optimiert zu etwas geringeren verkehrliche Entlastungswirkungen. Aufgrund des Beginns der Straße an der Querung der Oldentruper Straße mit der Bahnlinie kommt als Untervariante auch eine planfreie Lösung in Betracht.
Kosten	ca. 800.000 Euro Straßenbau zzgl. Grunderwerb zzgl. mögliche Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Privatbesitz	ca. 4-fache Straßenbaukosten gegenüber. Var.1 zzgl. Grunderwerb zzgl. Auflagen zur Minderung der Umweltauswirkungen einschl. Lärmschutzmaßnahmen zzgl. zwei Brückebauwerke	ca. 5-fache Straßenbaukosten gegenüber. Var.1 zzgl. Grunderwerb zzgl. Auflagen zur Minderung der Umweltauswirkungen einschl. Lärmschutzmaßnahmen zzgl. zwei Brückebauwerke	ca. 3-fache Straßenbaukosten gegenüber. Var.1 zzgl. Grunderwerb zzgl. Auflagen zur Minderung der Umweltauswirkungen einschl. Lärmschutzmaßnahmen zzgl. ein Brückebauwerk oder ein aufwendiger plangleicher Knotenpunkt.
Förderung	Grundsätzlich möglich, Umstufungskonzept möglich	Schwieriger als Var. 1 und 3, da Umstufungskonzept komplexer	Schwieriger als Var. 1 und 3, da Umstufungskonzept komplexer	Grundsätzlich möglich, Umstufungskonzept möglich
Grunderwerb	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Planungsrecht/ Zeit	Durch Bau im Bestand einfachere Umsetzung durch städtische Bauleitplanung. B-Plan 3 Jahre Bau 1 Jahr	Zur Erlangung des Planrechts ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Planfeststellung 5 Jahre Bau 3 Jahre	Zur Erlangung des Planrechts ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Planfeststellung 5 Jahre Bau 3 Jahre	Zur Erlangung des Planrechts ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Planfeststellung 5 Jahre Bau 3 Jahre
Umwelt	Da diese Variante nur über befestigte Flächen verläuft und die Kürzeste ist, sind negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft nicht zu erwarten. Diese Aussage trifft auch auf die Belange Lärm und Luft zu. Die Variante 1 ist somit als beste Lösung zu bewerten.	Diese Variante ist die Zweitlängste, zerschneidet dabei wertvolle Biotopstrukturen (Baderbach und Meyerbach), Gehölzstrukturen und Brachflächen. Sie liegt teilweise im Landschaftsschutzgebiet. Auch für die Belange Lärm und Luft ist diese Variante schlechter als die Varianten 1 und 3 einzustufen.	Durch die Verlängerung der Querspange bis zur Oldentruper Straße ist diese Variante die Längste und hat analog zur Variante 2 zusätzliche negative Auswirkungen. Dies trifft auch für die Belange Lärm und Luft zu. Insgesamt schneidet diese Variante als Schlechteste ab.	Dadurch, dass diese Variante nicht in den Bereich Baderbach eingreift und auch die Streckenlänge die Zweitkürzeste ist sind die negativen Auswirkungen nicht so hoch wie bei den Varianten 2 und 2 optimiert. Auch im Bereich Lärm und Luft sind die Auswirkungen nicht so stark, so dass die Variante 3 als Zweitbeste einzustufen ist.