

BESCHLUSS

der 9./VIII. Sitzung des Wirtschafts-, Bau- und Stadtentwicklungsausschusses

vom Mittwoch, den 14.12.2005.

Öffentliche Sitzung

1. **Vorstellung des Untersuchungsberichtes der Ingenieurgruppe IVV Aachen "Belastungsermittlungen und Bewertungen von Netzalternativen für das Straßennetz im Raum Schloß Holte-Stukenbrock"** **VL-257.2005**

Herr Schäfer bittet Herrn Dr. Hohle, die Ergebnisse der aktuellen IVV-Untersuchung zu präsentieren. Herr Dr. Hohle geht einleitend auf die verkehrsstädtebauliche Studie aus dem Jahr 1990/1991 sowie die „Verkehrsuntersuchung zur Neuführung der L 758 im Raum Schloß Holte-Stukenbrock und Augustdorf“ ein, die vor etwa drei Jahren von diesen beiden Gemeinden zusammen in Auftrag gegeben worden sei.

Bei dieser letzten Untersuchung habe man drei Trassenalternativen für die L 758 überprüft:

- V1 mit Führung der L 758 n in nördlicher Lage um das Siedlungsgebiet von Stukenbrock herum
- V2 in mittlerer Lage im Zuge Tölkenweg - Rahmkeweg - Am Stallfeld mit neuer Anschlussstelle an der BAB A 33
- V3 in südlicher Lage unter Einbeziehung der Panzerringstraße und des Straßenzuges „Am Furlbach“

Als Ergebnis habe sich herausgestellt, dass die Variante V2 (Mitteltrasse) mit zusätzlicher Anschlussstelle an der BAB A 33 die günstigsten Ergebnisse hinsichtlich einer ausgewogenen Erschließungsqualität und umweltorientierten Belastungssituation erbringe.

Im Rahmen der Bestrebungen, den Ortsteil Stukenbrock der Stadt Schloß Holte-Stukenbrock von unerwünschtem Durchgangsverkehr zu entlasten und darüber hinaus auch für das übrige örtliche Straßennetz günstige Effekte zu erzielen, habe die Stadt die Ingenieurgruppe IVV dann beauftragt, alternative Lösungsansätze zur Führung der L 758 (Augustdorfer Straße) und L 756 (Bielefelder Straße / Hauptstraße / Paderborner Straße) und das damit verknüpfte übergeordnete Straßennetz auf Basis der Variante 2 zu überprüfen. Dabei habe man allerdings vom ursprünglichen Verlauf dieser Mitteltrasse Abstand nehmen müssen. Als problematisch haben sich der lange Verlauf im Wesentlichen durch forst- und landwirtschaftlich genutzte Bereiche, die bestehende Bebauung im Bereich der Alten Poststraße sowie die kostenintensive Kreuzung der Eisenbahnlinie durch ein Brückenbauwerk erwiesen. Der Arbeitskreis „Verkehrsplanung“ habe deshalb fünf weitere Trassen auf Basis der Mitteltrasse mitentwickelt, die die

Ingenieurgruppe schließlich genauer untersucht habe.

Variante A1:

Aktivierung des Straßenzuges Römerstraße / Spellerstraße / Ostritzer Straße in Verbindung mit einem neuen südlich dieses Straßenzuges liegenden Autobahnanschlusses an der BAB A 33. Dieser ist als Vollanschluss ausgebildet, d. h. mit Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten in / aus Richtung Norden bzw. Süden und über die südliche Mergelheide bzw. die Scheipshofer Straße erreichbar.

Variante A2:

Aktivierung des Straßenzuges Römerstraße / Spellerstraße / Ostritzer Straße in Verbindung mit einem neuen südlich dieses Straßenzuges liegenden Autobahnanschlusses an der BAB A 33. Dieser ist als Halbinschluss ausgebildet, bei dem lediglich die Abwicklung der Fahrbeziehungen in / aus Richtung Norden ermöglicht wird. Der neue Anschluss ist (wie bei Variante A1) über die südliche Mergelheide bzw. die Scheipshofer Straße erreichbar.

Variante C1:

Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen der Bielefelder Straße (L 756) und dem Siemensweg im Bereich Kipshagen mit Anschluss an den Straßenzug Römerstraße / Spellerstraße / Ostritzer Straße ohne Vorgabe eines neuen Anschlusspunktes an der BAB A33 im Bereich Mergelheide.

Variante C2:

Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen der Bielefelder Straße (L 756) und dem Siemensweg im Bereich Kipshagen mit Anschluss an den Straßenzug Römerstraße / Spellerstraße / Ostritzer Straße mit Vollanschluss an der BAB A33 im Bereich Mergelheide.

Variante C3:

Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen der Bielefelder Straße (L 756) und dem Siemensweg im Bereich Kipshagen mit Anschluss an den Straßenzug Römerstraße / Spellerstraße / Ostritzer Straße mit Teilanschluss an der BAB A33 in / aus Richtung Norden im Bereich Mergelheide.

Das Fazit Herrn Dr. Hohles zu diesen Varianten fällt wie folgt aus:

- **Variante A1 (Vollanschluss an die BAB A 33)**
 - deutliche Entlastungen der Kernbereiche
 - Entlastungseffekte im südlichen Straßennetz von SHS
 - deutliche Belastungszunahmen auf den Zubringerstrecken
- **Variante A2 (Teilanschluss an die BAB A 33)**
 - deutliche Entlastungen der Kernbereiche
 - Belastungszunahme auf den Zubringerstrecken (Mergelheide)
- **Variante C1 (Kipshagen OHNE Anschluss an die BAB A33)**
 - größere Entlastung von Stukenbrock als in A-Varianten
 - kaum Wirkung in Schloß Holte
- **Variante C2 (Kipshagen mit Vollanschluss an die BAB A33)**
 - Entlastungseffekte in Schloß Holte und Südraum (durch AS BAB 33)
 - starke Entlastung in Stukenbrock (durch Kipshagen)
 - Belastungszunahme auf den Zubringestrecken zur neuen AS
- **Variante C3 (Kipshagen mit Teilanschluss an die BAB A33)**
 - Ähnliche Entlastungen der Kernbereiche von Schloß Holte und Stukenbrock
 - Reduktion der Zubringerverkehre gegenüber C2 / A1

Herr Dr. Hohle weist darauf hin, dass alle Maßnahmen zur Entlastung der Hauptstraße nur dann greifen, wenn die Durchfahrt durch Stukenbrock aus verkehrlicher Sicht so unattraktiv wie möglich gemacht werde (sog. Push- und Pull-Effekte). Da die Entlastungswirkungen bezogen auf den Prognose-Nullfall des Jahres 2015 für den Bereich Stukenbrock in ihrer Priorität und in ihren erzielbaren Wirkungen höher einzustufen sind als die mit einem Halbanchluss erreichbaren Entlastungswirkungen für den Bereich Schloß Holte, solle sich dieses nach Ansicht Herrn Dr. Hohles auch in der zeitlichen Abfolge der von ihm favorisierten Realisierung der Kipshagen-Trasse und des Halbanchlusses niederschlagen. Herr Dr. Hohle hebt schließlich hervor, dass die faktische Realisierbarkeit im Hinblick auf finanzielle, ökologische und eigentumsrechtliche Aspekte durch weiterführende Untersuchungen zu ermitteln sei.

Herr Rieke stellt fest, die vom motorisierten Verkehr hervorgerufenen Belastungen seien in erster Linie Folge der Lärm- und Geräuschemissionen und nicht so sehr abhängig von der Verkehrsmenge. Er regt daher an, auch den Lärmpegel als Vergleichsgröße in die Berechnungen aufzunehmen. Ferner stellt er Fragen nach den Kosten der Kipshagen-Trasse, dem Anteil des Fremdverkehrs und der Realisierbarkeit eines dritten BAB-Anchlusses.

Herr Dr. Hohle erläutert, eine Zunahme der Verkehrsmenge von etwa 50 % bedeute einen Anstieg des Geräuschpegels um etwa 3 dB(A). Auch eine 3 dB(A) entsprechende Abnahme der Verkehrsmenge sei deutlich spürbar. Bei dieser Betrachtung müsse aber im Auge behalten werden, welche Ausgangsgröße zugrunde liege. Es sei ein Unterschied, ob man von 10.000 oder 500 Fahrzeugen ausgehe. Bei 500 Fahrzeugen bedeute eine

Steigerung um 160 % noch immer zehn Mal weniger Fahrzeuge als eine Abnahme von 20 % bei 10.000 Fahrzeugen. Dieses schlägt sich auch bei den Lärmbelastungen nieder. Die Kosten der Kipshagen-Trasse beziffert Herr Dr. Hohle mit etwa 1 Mio. Euro. Der Anteil der Fremdverkehre nehme um etwa 50 % zu. Die Realisierungschancen der dritten Autobahn-Anschlussstelle schätze er positiv ein, weil der neue Knoten in hohem Maße von überregionalem Verkehr frequentiert werde. Der Autobahnanschluss koste ebenfalls etwa 1 Mio. Euro. Die sog. K 45 n, also die ursprüngliche Mittelvariante V2, werde mit etwa 6 bis 10 Mio. Euro wesentlich teurer, was an der langen Strecke und neuen Brückenbauwerken liege.

Nach Auffassung Herrn Gürtlers müssen die Umweltauswirkungen aller Varianten noch genau untersucht werden. Dennoch solle die Variante C1 (Kipshagen ohne Autobahn) wegen der stärksten Entlastung für Stukenbrock weiter verfolgt werden. Die dritte Auffahrt stelle ein eigenständiges Verkehrsproblem dar, dass SPD-fraktionsintern noch nicht ausdiskutiert sei. Herr Gürtler richtet dann Fragen zum Phänomen der Maut-Ausweichstrecken und den Be- bzw. Entlastungen der Kaunitzer Straße an Herrn Dr. Hohle.

Ob und wie die negativen Auswirkungen der Lkw-Maut unterbunden werden können, ist laut Herrn Dr. Hohle nicht sicher. Er könne allerdings sagen, dass die Ingenieurgruppe IVV vom Bundesverkehrsministerium mit einer entsprechenden Studie beauftragt worden sei. Die Kaunitzer Straße verhalte sich ähnlich ambivalent wie die Holter Straße. Je nach Variante könne man auf den verschiedenen Teilabschnitten unterschiedliche Be- und Entlastungen feststellen.

Herr Wildemann möchte wissen, ob die dritte Auffahrt auch Pull-Effekte für die aus Richtung Verl kommende Sender Straße einschließlich Bahnhofstraße habe und erkundigt sich nach der zeitlichen Umsetzung der Kipshagen-Trasse und der dritten Auffahrt. Ferner bittet Herr Wildemann Herrn Dr. Hohle um eine Aussage, weshalb die dritte Auffahrt nicht an der Ostritzer Straße zu realisieren sei. Schließlich interessieren ihn die voraussichtlichen Kosten der dritten Auffahrt, jedoch differenziert nach Voll- und Halbanchluss.

Herr Dr. Hohle stellt fest, für den über die Sender Straße nach Schloß Holte fahrenden Verler Verkehr sei die bestehende Auffahrt am Kreuzkrug wesentlich attraktiver als die dritte Auffahrt in der Stadtmitte. Er erinnert auch daran, dass die Gemeinde Verl selbst eine weitere Anschlussstelle an der BAB 2 plane. Ein neuer Autobahnanschluss könne erfahrungsgemäß in sechs bis zehn Jahren verwirklicht werden. Eine Aussage zur Kipshagen-Trasse könne er allerdings wegen der dort bestehenden Unwägbarkeiten (z. B. Grunderwerb) nicht machen. Im Bereich des Brückenbauwerks der Ostritzer Straße sei der nach Norden gerichtete Halbanchluss technisch durchaus machbar. Jedoch habe man angesichts des nahe stehenden Gymnasiums aus Gründen des Immissionsschutzes von dieser Idee Abstand genommen. Der nach Süden gerichtete Halbanchluss scheide von vornherein wegen der vorhandenen Bebauung aus. Für den Vollanschluss (VA1) müsse man mit etwa 1 Mio. Euro rechnen, wohingegen ein Halbanchluss (VA2) wohl nur 700 bis 800.000 Euro kosten werde.

Auf Anregung Herrn Blumenthals erläutert Herr Dr. Hohle die errechneten Be- und Entlastungszahlen der fünf Netzalternativen am Beispiel ausgewählter Streckenabschnitte.

Herr Streck steht der Kipshagen-Trasse im Wesentlichen deshalb skeptisch gegenüber, weil sie alleine ohne Autobahnanschluss keine großen Vorteile biete. Es bestehe die Gefahr einer „Sandwichlage“ für das Rathauszentrum zwischen BAB A 33 und Umgehungsstraße, wenn die dritte Auffahrt doch nicht im zweiten Schritt verwirklicht werde. Herr Dr. Hohle entgegnet, die errechneten Be- und Entlastungszahlen zeigen, dass die Kipshagen-Straße auch alleine als reine Umgehung für Stukenbrock sinnvoll sei.

Auf Nachfrage von Herrn Feist erläutert Herr Dr. Hohle, dass die Kosten des neuen Autobahnanschlusses vom Bund zu tragen seien. Für die Kipshagen-Trasse gebe es mit Land, Kreis und Stadt mehrere Kostenträger, was von der zukünftigen Klassifizierung dieser Straße abhängen werde. Für die Stadt sei empfehlenswert, diese Straße zusammen mit Römer- und Spellerstraße ins klassifizierte Netz zu integrieren und die Hauptstraße in eine Gemeindestraße umzuwidmen.

Herr Rieke erkundigt sich nach den von Herrn Dr. Hohle angesprochenen Push-Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Stukenbrock. Laut Herrn Dr. Hohle komme in erster Linie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Kreisel Spellerstraße und der neuen Einmündung der Kipshagen-Trasse in die Bielefelder Straße in Betracht. Ferner sei eine Sperrung dieses Bereiches für den Schwerlastverkehr sinnvoll. Die Umgehung müsse deutlich schneller gestaltet werden als die Ortsdurchfahrt. Hierzu gehöre auch ein zuverlässiger Lärmschutz der bestehenden Kipshagen-Siedlung.

Der erste Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Schloß Holte-Stukenbrock müsse nach Ansicht Herrn Thosts der neue Anschluss an der BAB A 33 sein, wobei auch der Halbanschluss ausreiche. Denn diese Varianten A1 und A2 bieten deutliche Entlastungen in den Kernbereichen von Schloß Holte und Stukenbrock. Falls dann eine weitere Entlastung für Stukenbrock notwendig sein sollte, stelle die Kipshagen-Trasse die beste Lösung hierfür dar. Herr Thost hält es für die falsche Herangehensweise, vage Aussagen zu den Kosten verschiedener Varianten zu machen, bevor nicht der richtige Lösungsweg feststehe.

Herr Burkhardt sieht verkehrliche Probleme bei der neuen Kreuzung der Kipshagen-Trasse mit der Holter Straße, die direkt im Zentrum liege. Hierzu führt Herr Dr. Hohle aus, dass die Holter Straße von ihrer Funktion her als Zubringer einzustufen sei. Dieses werde die Ringwirkung der Umgehung Römer-, Speller- und Kipshagen-Straße verstärken. Als verkehrsgerechter Ausbau dieses Knotens komme nach seiner Ansicht nur eine Ampellösung in Betracht. Ein Kreisel an dieser Stelle sei nicht die beste Alternative.

Mit der Feststellung, dass die jeweiligen Planfeststellungsverfahren die Probleme des Lärmschutzes zu lösen haben, beantwortet Herr Dr. Hohle eine entsprechende Frage Herrn Schmidts.

Herr Hayk fragt nach der Anzahl der Fahrzeuge bzw. Nutzer bei einem Halbanschluss ohne Kipshagen-Trasse (Variante A2). Laut Herrn Dr. Hohle sei mit etwa 7.000 bis 8.000 Fahrzeugen täglich zu rechnen. Es könne davon ausgegangen werden, dass sich diese Zahlen bei einem Vollanschluss (VA1) verdoppeln. Die Ingenieurgruppe IVV verfüge über technische und rechnerische Möglichkeiten, diese Verkehrsströme darzustellen.

Herr Brock möchte wissen, ob technische Entwicklungen in die Belastungsberechnungen einfließen. Diese Frage verneint Herr Dr. Hohle. Flottenentwicklungen im Bereich Schadstoffe, Fahrzeugarten, Lärmemissionen, Benzinverbrauch seien bei Lärm- und Schadstoffuntersuchungen wesentlich.

Herr Thost beantragt die Erweiterung des Beschlussvorschlages der Verwaltung dahingehend, dass die weitere Beratung auch im Ausschuss für Ordnung, Umwelt und Verkehr erfolgen solle. Diesem Vorschlag stimmen beide Ausschüsse übereinstimmend zu. Auf eine nach Ausschüssen getrennte Abstimmung wird daher verzichtet. Es folgt eine gemeinsame Beschlussfassung beider Ausschüsse.

Empfehlung:

Die Bewertung von Netzalternativen für das Straßennetz im Raum Schloß Holte-Stukenbrock wird zur weiteren Beratung an die Fraktionen verwiesen. Die weitere

Beratung erfolgt sowohl im Ausschuss für Wirtschaft, Bauen und Stadtentwicklung als auch im Ausschuss für Ordnung, Umwelt und Verkehr.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)