

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE
ZUR ORTSUMGEHUNG B 1 (n)
SALZKOTTEN**

Teil B: Variantenvergleich

Auftraggeber: Landesstraßenbauamt Paderborn

**Auftragnehmer: RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen
Westfälisches Amt für Landes- und
Baupflege,
Außenstelle Detmold**

Aachen, Detmold, Paderborn, Juli 1993

Ergänzung Teil B (2.1): März 1994

Teil B: Variantenvergleich

1. Darstellung der Ergebnisvarianten des II. Arbeitskreisgespräches

Am 18.12.1991 fand das II. Arbeitskreisgespräch zur Umweltverträglichkeitsstudie Orts-
umgehung B 1(n) Salzkotten statt.

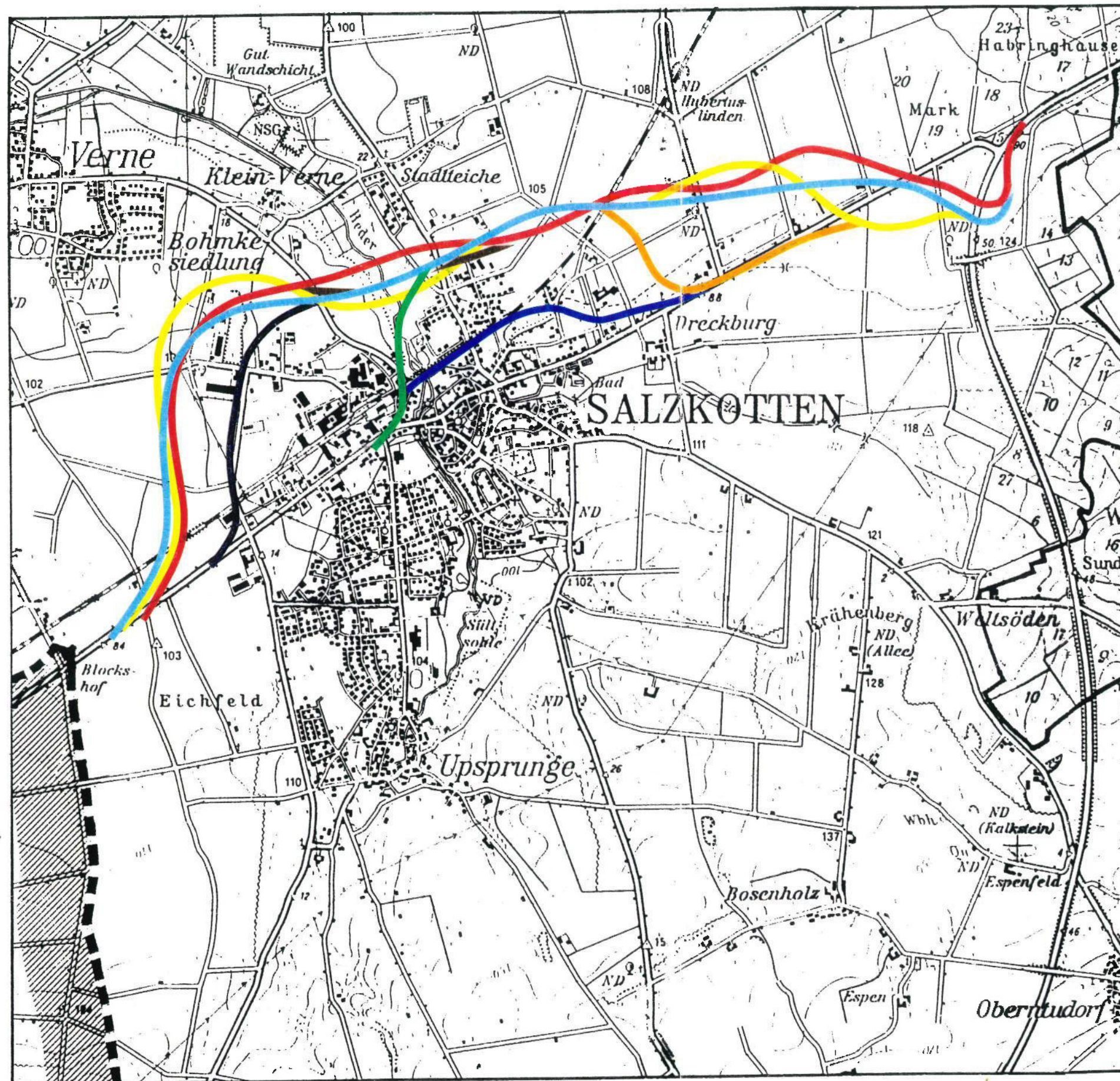
Neben den vom Gutachterteam in Zusammenarbeit mit dem Landesstraßenbauamt (LSBA)
Paderborn entwickelten Varianten 1, 2 und 3 wurde von den Mitgliedern des Arbeitskreises
die Prüfung der weiteren Varianten 7, 8, 9, 10, 11 und 12 empfohlen.

Bild B 1 zeigt die Varianten, die als Ergebnis der Besprechung in der 2. Sitzung des beglei-
tenden Arbeitskreises gefunden wurden.

Für die in der 2. Arbeitskreissitzung "neu" genannten Trassenkorridore wurden vom LSBA
Paderborn die Varianten 7, 8, 9, 10 und 12 entwickelt und entworfen. **Bild B 1** zeigt die
Führungen der 'bekannten' Varianten 1, 2 und 3 und die der 'neuen' Varianten 7, 8, 9, 10
und 12.

Die Variante 11 ist eine Tunnelvariante. Sie stellt eine Untertunnelung der B 1 im Hederbe-
reich. Sie ist auf diesem Bild nicht dargestellt.

Ebenfalls hat das LSBA Paderborn einen neuen Knoten B 1/L 776 erarbeitet, an den die
Varianten 7, 8, 9, 10 und 12 angeschlossen sind. Im **Bild B 1** ist dieser Knoten dargestellt.



VARIANTENÜBERSICHT

Legende :

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 7
- Variante 8
- Variante 9
- Variante 10
- Variante 12

Bild B 1:

Darstellung der Varianten der Ortsumgehung B 1 (n) Salzkotten, die als Ergebnis der 2. Sitzung des begleitenden Arbeitskreises zur weiteren Bearbeitung im Variantenvergleich empfohlen wurden.

2. Ausschluß der Varianten 9/10/11 aus der weiteren Untersuchung

Die Varianten 9/10 und 11 weisen so deutliche Probleme oder Ausschlußgründe auf, daß sie als nicht weiterzuverfolgende Varianten aus der Untersuchung ausgeschlossen werden. Die Gründe werden im folgenden genannt.

Variante 9: Bahnparallele Variante

Die innerstädtische, bahnparallele Variante 9 beginnt am Knoten B 1/Verner Straße. Sie verläuft auf der Verner Straße bis zur Eisenbahntrasse, knickt südlich davon dann nach Osten und verläuft südlich der Bahntrasse in Anlehnung an diese bis östlich der Thüler Straße. Dort schwenkt sie südlich des Städtischen Krankenhauses von Salzkotten Richtung B 1, indem sie das Krankenhausgelände anschneidet. Östlich der Dreckburg verknüpft sich diese Variante mit der B 1.

Die für Variante 9 notwendige Ausbildung des Knotens Verner Straße/B 1 stellt einen erheblichen Eingriff dar, der an einer sensiblen Stelle des hochwertigen und spannungsreichen Stadteingangsbereiches zur zentralen Innenstadt (Hederübergang, alter Stadtmauerbereich mit Torsituation) im Stadtkörper vorgenommen werden muß. Er verhindert hier nicht nur die Aktivierung von entwickelbaren Gestaltungspotentialen, sondern führt zu irreparablen Schäden in der städtebaulichen Struktur.

Die Variante 9 führt dann weiter über die Verner Straße, knickt südlich der Bahn Richtung Osten ab und führt dann südlich an der Bahntrasse in paralleler Lage weiter. Hierbei durchfährt sie "hoch empfindliche" und zum Teil "sehr hoch empfindliche" Wohnbereiche und Flächen, welche im Flächennutzungsplan der Stadt Salzkotten zwischen Verner Straße im Westen und Wewelsburger Straße im Osten als Wohngebiete ausgewiesen sind. Der Hederpark nördlich der B 1 (alt) wird gleichmäßig so verkleinert und so beeinträchtigt, daß er als nicht mehr existent angesehen werden kann. Der Knotenpunkt der Gabelung Verner Straße/B 1(n) wird ein verkehrstechnisch kaum machbares Bauwerk darstellen, da man einerseits die vorhandene Brücke der Eisenbahn, andererseits die Querung der Heder zu bewältigen hat. Wird die Trasse hier aus Geländenniveau geführt, wird der Knoten ggf. technisch realisierbar sein, dann ist die heute vorhandene Wegeverbindung entlang der Heder Richtung Norden unterbrochen. Diese stellt für die Erholungsfunktion, aber auch für andere Wegebeziehungen nach Norden eine nicht akzeptierbare Trennwirkung dar.

Will man diese Trennwirkung vermeiden, muß die Straße in + 1 Lage über die Heder geführt werden. Dies ist zum einen technisch nicht lösbar, weil die Heder zu nahe an der auszubildenden Gabelung Verner Straße liegt, zum anderen erhöht sich mit der + 1 Lage die Lärmbelastung für den Ortskern von Salzkotten, was stadtgestalterisch höchst nachteilige Lärmschutzeinrichtungen zur Folge haben würde.

Weiter östlich wird die Variante in einen Bereich mit erst jüngst erstellten Wohnhäusern zu einem Abbruch oder abbruchgleichen Eingriffen in größerem Umfang führen.

In ihrem weiteren Verlauf führt die Variante 9 durch Grünbereiche, die bei der Bewertung des Raumwiderstandes eine "hohe Empfindlichkeit" gegenüber einer Straßenneubaumaßnahme aufweisen.

Nach den "hoch empfindlichen" Grünbereichen durchfährt die innerstädtische Variante 9 zwei Wasserschutzgebiete der Klasse II und IIIa, wobei sich im Wasserschutzgebiet II in unmittelbarer Nähe zum Verlauf der Variante 9 eine Trinkwassergewinnungsanlage befindet.

Nachfolgend knickt die Variante 9 zwar vor dem Krankenhaus Richtung Süden ab, berührt jedoch die "sehr hoch empfindliche" Grünfläche, die als besonders zu schützende Erholungsanlage das besonders ruhebedürftige Krankenhaus umgibt. Die zu erwartende Lärmbelastung bedeutet eine nachhaltige Beeinträchtigung für die hochsensible Krankenhausanlage.

Die Variante 9 erhält die problematische Verkehrssituation in der Geseker Straße und schreibt sie auf Dauer fest, da hier eine Entlastungswirkung durch diese Variante nicht gegeben sein wird.

Entsprechend wird die trennende Wirkung der Geseker Straße aufrecht erhalten. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bleibt das Misch-/Gewerbegebiet in diesem Bereich in zwei Teile geteilt. Eine gemeinschaftliche und hochwertige Entwicklung dieses Bereiches, der ansonsten große potentielle Standortqualitäten aufweisen würde, bleibt damit auf Dauer unterbunden. Die Geseker Straße behält die jetzigen geringen Entwicklungsmöglichkeiten, und der Erfüllungsgrad der verschiedenen Nutzungsansprüche bleibt auf einem geringen Niveau.

Neben den Quell- und Zielverkehren der Innenstadt von Salzkotten und den Durchgangsverkehren bleiben der Innenstadt von Salzkotten auch die Verkehre erhalten, die den Gewerbe- und Industriebereich im Nord-Westen von Salzkotten anfahren. Sie durchfahren auf der Variante 9 auch weiterhin den Stadtkörper von Salzkotten. Die gesamte verkehrliche Abwicklung der Fernverkehre wird bei Verwirklichung der Variante 9 durch die Innerortsverkehre und die niveaugleichen Knoten behindert, und umgekehrt führt die Hereinführung des Fernverkehrs nach Salzkotten hinein zur Behinderung der Abwicklung der Binnenverkehre. Die anliegenden Wohnbereiche werden zudem nachhaltig beeinflusst.

Variante 9 verlagert den Verkehr von der Ortsdurchfahrt im zentralen Innenstadtbereich von Salzkotten in eine bahnparallele Trasse, die auf den ersten Blick aufgrund der Einhaltung des Prinzips der Bündelung von Infrastruktur günstige Effekte aufweisen müßte.

Allerdings kann, wie dargelegt, Variante 9 trotz der Bündelung nicht zur Entlastung beitragen, sondern verlagert Durchgangsverkehre in sensible Bereiche. Hier erfordert diese Variante Abbruch und abbruchgleiche Eingriffe in sensibler Bausubstanz, deren Umfang nicht rechtfertigbar ist. Der Verkehrswert dieser Variante erbringt keine Entlastung der Innenstadtbereiche, keine Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte von Salzkotten und keine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Die Trasse durchfährt sensible Trinkwasserbereiche.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, die weitere Verfolgung der Variante 9 aufzugeben.

Variante 10: "Franz-Kleine-Straße"

Die Variante 10 nimmt die vorhandene Gewerbeerschließungsstraße "Franz-Kleine-Straße" auf und versucht die Minimierung des Flächenneuverbrauches durch Nutzung der vorhandenen Straße.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Zuge des hochgeschwindigkeitsorientierten Ausbaus der Bahnstrecke wurde der niveaugleiche Bahnübergang Bahn-/Franz-Kleine-Straße zu einem niveaufreien Übergang umgebaut. Diese Planung zur Aufhebung des heutigen Bahnüberganges wurde bereits am 25.11.1991 planfestgestellt. Damit war die Realisierung der Variante 10 für den Teilbereich, der die Franz-Kleine-Straße aufnimmt, nicht mehr möglich. Die Deutsche Bundesbahn sieht auf der Strecke Dortmund - Paderborn zukünftig IC-Betrieb vor.

Eine Realisierung der Variante 10 würde folgende, vor allem aus verkehrs- und erschließungstechnischer Sicht, negative Auswirkungen haben:

- unsteter Trassenverlauf in Höhe und Lage/enge Radien
- Einschränkung der Sichtweiten/geringerer Streckenanteil mit Überholstrecke
- Anlage von parallelen Erschließungsstraßen mit völliger Neuorientierung und Neuanlage des Erschließungssystems wird in Teilbereichen notwendig
- Gewerbeflächen und -grundstücke werden angeschnitten (teilweise großer Grunderwerb erforderlich)
- Abrisse bzw. Teilabrisse auf bestehenden Gewerbeflächen wären nötig
- Das Industriegebiet ist auf eine nördliche Umgehungsstraße ausgerichtet (Varianten 1, 3, 7, 8). Bereits fertiggestellte oder geplante Erschließungsstraßen müßten verlegt werden.

Die Variante 10 erfüllt in ihrem ersten Abschnitt nicht die Ansprüche einer Umgehungsstraße für Salzkotten, die den stark expandierenden Gewerbe- und Industriebereich an mehreren Stellen vorteilhaft anschließen soll. Sie hätte bei einer Einbeziehung in die Bauleitplanung der Stadt Salzkotten eine gute Chance auf Realisierung gehabt und hätte bei Ausrichtung des Erschließungssystems der Gewerbegebiete auf diese Variante eine parallele Trasse eingespart.

Die städtebauliche Entwicklung orientiert sich mittlerweile jedoch auf eine Sammel- und Erschließungsfunktion der Franz-Kleine-Straße.

Eine Variantenführung über die Franz-Kleine-Straße ist somit aus verkehrstechnischen, straßenplanungstechnischen, eigentumsrechtlich und räumlichen Gründen nicht mehr möglich.

Aus diesen Gründen wird Variante 10 aus der weiteren Untersuchung ausgeschieden.

Variante 11: "Tunnelvariante"

Die Variante 11 stellt eine alternative Querung der Heder zu den Varianten 1, 3, 7, 8 und 12 durch Untertunnelung in diesem Teilbereich dar.

Durch die Führung der Variante auf -1 Niveau soll der aus ökologischer Sicht hoch empfindliche Hederbereich unterfahren werden.

Doch gerade diese Untertunnelung bedeutet aus ökologischer Sicht ebenfalls einen enormen Eingriff in diesen sensiblen Teilbereich.

Hiermit sei verwiesen auf die Ausführungen im Planungsbeitrag zum Naturschutz und der Landschaftspflege, Teil B (2).

Auch der technische Aufwand, der sich aus der Tunnelvariante ergeben würde, scheint in Relation zur Bedeutung des Entlastungsbereiches nicht vertretbar. Aus diesem Grund wird die Tunnelvariante aus den weiteren Überlegungen ausgeschieden.