

Teil B (3):

Ergebnis des Variantenvergleiches

Bearbeitung:

Institut für Stadtbauwesen:

Prof. Dr.-Ing. W. Ruske

Dr.-Ing. F. Huber

Dipl.-Ing. C. Jansen

mit

cand. ing. J. Momen

cand. arch. W. Neubauer

cand. arch. U. Reiter

cand. ing. P. Sidawi

Westfälisches Amt für Landes- und Baupflege

Außenstelle Detmold:

Dipl.-Ing. Westphal

Dipl.-Ing. H.-D. Wiesemann

Landesstraßenbauamt Paderborn: Straßenentwurf

Zusammenfassung des Variantenvergleiches aus Sicht der bebauten und natürlichen Umwelt

- Gesamtgutachtliche Empfehlungen zur Auswahl der B 1(n) Ortsumgehung von Salzkotten

Die Maßnahme der Ortsumgehung von Salzkotten ist im Bundesverkehrswegeplan von 1985 als Maßnahme des "vordringlichen Bedarfs" (Stufe D) eingestuft und somit in den Bundesverkehrswegeplan von 1992 als Maßnahme des "vordringlichen Bedarfs" übernommen worden.

Diese Einstufung führt zu dem gesetzlichen Auftrag, die Planung einer Ortsumgehung von Salzkotten zu realisieren und sie bildet die Grundlage, die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Straßenneubaumaßnahme B 1(n) durchzuführen.

Das verkehrliche und städtebauliche Hauptproblem von Salzkotten ist die Ortsdurchfahrt der alten B 1, die den Kernbereich der Stadt teilt. Sie verbindet Salzkotten mit der Stadt Paderborn und mit dem Raum Geseke/Lippstadt.

Die Innenstadt von Salzkotten weist heute eine Verkehrsbelastung von fast 20.000 Fahrzeugen/Tag auf der Ortsdurchfahrt und ihren drei Sequenzen Geseker Straße, Lange Straße und Paderborner Straße auf, wobei der Schwerlastverkehr einen Anteil am Durchgangsverkehr von bis zu 12% beträgt.

Die Verkehrssicherheit der Bürger ist im heutigen Zustand der Ortsdurchfahrt von Salzkotten nicht gewährleistet, die Umweltbelastungen aus Lärm und Schadstoffen sind erheblich. Gelingt es, mit einer Ortsumgehung die Durchgangsverkehre, insbesondere den Schwerlastverkehr von der Ortsmitte fernzuhalten, so ist eine spürbare Verbesserung für den zentralen Stadtbereich zu erwarten.

Desweiteren stellt die neu zu planende Ortsumgehung eine Verbesserung der Erschließungssituation für die Stadt Salzkotten, vor allem für das Gewerbegebiet an der Franz-Kleine-Straße, welches städtebaulich auf eine gewerbegebietsnahe Führung der Ortsumgehung ausgerichtet ist, dar.

Somit ist die Dringlichkeit einer Ortsumgehung für Salzkotten gegeben, die durch Entlastung der B1 in der Ortsdurchfahrt sowohl positive Impulse für die Entwicklung des Innenstadtzentrums von Salzkotten, als auch die Gesamtstadt aufweisen würde und zur Verbesserung der stadtverträglichen Erreichbarkeit der Gewerbe- und Innenstadtbereiche von Salzkotten beitragen würde. Das verkehrsstädtebauliche Ziel, eine leistungsfähige Ortsumgehung für Salzkotten zur Entlastung zentraler Innenstadtbereiche zu konzipieren, konkurriert weitgehend mit den Grundsätzen des Planungsbeitrages zum Naturschutz und zur Landschaftspflege, die u.a. ein Schutzprogramm für die Hederaue vorsehen.

Faßt man die Bewertung der Wirkungen der Ortsumgehungsvarianten im direkten und erweiterten Einwirkungsbereich vor dem Hintergrund der bebauten und der natürlichen Umwelt zusammen, so ergibt sich aus Sicht der bebauten Umwelt folgende Aussage.

Die Ortsdurchfahrt B 1 (alt) von Salzkotten ist heute mit sehr hohen Verkehrsmengen belastet, die den Bau einer Entlastungsstraße dringend erforderlich machen. Für den Bau einer Entlastungsstraße ergibt sich hier die Möglichkeit einer Ortsumgehung.

Vergleicht man die Entlastungspotentiale innerorts zur Belastungszunahme im Zuge einer Neubaumaßnahme außerorts, so muß man feststellen, daß sich die Entlastung im Ortskern von Salzkotten in den Bereichen Lärm- und Schadstoffimmission deutlich spürbar positiv auswirken wird. Die negativen Umweltwirkungen auf bebaute Bereiche als auch die Unfallhäufigkeit werden vermindert, die Trennwirkung durch die B 1 aufgehoben. Damit werden dem zentralen Bereich der Stadt Salzkotten wichtige Entwicklungspotentiale eröffnet; die Menschen, die an der B 1 wohnen und arbeiten werden deutlich entlastet.

Im Bereich der Habringhauser Mark sowie im Bereich der Hederquerung ist das Risiko eines Ortsumgehungsneubaus für die Erholungsfunktion erhöht. Die Wohnbebauung im Bereich der Stadtteiche oder Im Ewert kann im Zuge eines Ortsumgehungsneubaus durch geeignete Lärmschutzeinrichtungen besser geschützt werden, als etwa die vorhandene Bebauung im Bestand der Straßenfolge Geseker Straße, Lange Straße, Paderborner Straße bei Beibehaltung der heutigen Situation.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die L 776 bei allen B 1 (n)-Ortsumgehungsvarianten niveaufrei an die B 1 (n) angeschlossen. Dieses Überführungsbauwerk wird aus ver-

kehr- und sicherheitstechnischer Sicht für diesen Unfallhäufungspunkt angestrebt, um somit die Unfallgefahr zu mindern. Ein niveaugleicher Anschluß würde hier voraussichtlich nicht zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens an diesen Karten beitragen und diesen Gefahrenpunkt erhalten.

Der Abwägungsprozeß der Nutzungspotentiale einer nördlichen Ortsumgehung von Salzkotten mit den Risikopotentialen, die im Ortsrandbereich erzeugt werden, muß im Falle der Ortsumgehung von Salzkotten aufgrund der hohen Entlastungswirkungen und der Minimierbarkeit des Risikos durch bauliche Maßnahmen aus Sicht der bebauten Umwelt eindeutig zugunsten der Ortsumgehung entschieden werden.

Insofern ist aus Sicht der bebauten Umwelt der Bau einer Ortsumgehung B 1 (n) Salzkotten mit hohen Nutzenpotentialen versehen und das Variantenbündel Variante 12 im Westteil/ Variante 7 im Ostteil bzw. Variante 1 im Westteil/ Variante 12 im Ostteil zu empfehlen. Aus städtebaulicher Sicht sind für Variante 12 die höchsten Nutzenpotentiale und die geringsten Risikopotentiale vorhanden.

Die geringsten Nutzenpotentiale weist hier deutlich die Variante 2, die sogenannte "kleine Ortsumgehungsvariante" auf, sie hat dagegen die höchsten Risikopotentiale.

Aus Sicht der natürlichen Umwelt wird die Neubelastung durch eine nördliche Ortsumgehung kritisch beurteilt. Die Eingriffe in den natürlichen Bereich sind im allgemeinen teilweise ausgleichbar oder durch Ersatzmaßnahmen kompensierbar. Als problematisch erweist sich jedoch der Bereich der Hederaue, wo weder Ausgleichs- noch Ersatzmaßnahmen zu einer Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege führen können.

Das Ergebnis des Variantenvergleichs im Bereich natürliche Umwelt zeigt die größten Vorteile für Naturhaushalt und Landschaftsbild in der gegenwärtigen bestehenden Situation, die jedoch aus Sicht des Städtebaus und der Verkehrsbelange nicht akzeptabel ist.

Unter den Planungsvarianten wird Variante 2 vor Variante 8 der Vorzug gegeben, danach folgen die übrigen Varianten dicht beieinander auf einem sehr hohen ökologischen Risikoniveau, obwohl auch die Varianten 2 und 8 ein sehr hohes ökologisches Risiko kennzeichnen.

Es gilt nun, einen bestmöglichen Kompromiß zwischen den Belangen der natürlichen und der bebauten Umwelt herzustellen, d.h. eine Variante vorzuschlagen, die den Zielvorstellungen beider Bereiche am weitesten angenähert ist.

Die bevorzugte Variante 2 aus Sicht der natürlichen Umwelt erweist sich aus Sicht der bebauten Umwelt als Planungsvariante mit den geringsten Nutzenpotentialen und höchsten Risikopotentialen, ähnliches gilt für Variante 8, die ebenfalls nur geringe Entlastungsmöglichkeiten aufweist und zudem durch ihre Führung als unfallträchtigste Variante angesehen werden muß (vgl. Teil C, Verkehrsuntersuchung).

Die aus Sicht der bebauten Umwelt präferierte Variante 12 oder ihre Kombinationen (V 12/V 7, V 1/V 12) sind alle mit sehr hohen ökologischen Risiken verbunden, doch erweist sich Variante 12 gegenüber den anderen großen Nordvarianten auch in ökologischer Sicht als etwas günstiger.

Möglichkeiten zur Verminderung voraussichtlicher Beeinträchtigungen durch den Bau einer Ortsumgehung können aus Sicht der natürlichen Umwelt außer in Variante 2 und 8 auch in Variante 12 aufgegriffen werden, wie Verbesserung der Durchgängigkeit des Hedertalraumes aus geländeklimatischer Sicht durch eine Bogenbrücke und Durchschneidung des Naturraumes auf kürzerem Wege.

Faßt man die Belange der Bereiche bebaute und natürliche Umwelt zusammen, kommt man zu folgendem Ergebnis:

- Der Verkehrsstädtebau plädiert eindeutig für den Bau einer Ortsumgehung und spricht sich klar für die Umgehung in Form von Variante 12 aus.
- Der Gutachtenteil, welcher den Bereich der natürlichen Umwelt vertritt, stellt die hohen ökologischen Risikopotentiale einer Ortsumgehung von Salzkotten dar und zeigt die größten Vorteile für Naturhaushalt und Landschaftsbild in der gegenwärtigen Situation auf.

Unter den Planungsvarianten wird Variante 2 vor Variante 8 der Vorzug gegeben.

Allerdings sind die Eingriffsunterschiede zwischen allen Varianten als relativ gering anzusehen.

Unter Einbeziehung der hohen Bedeutung einer Entlastung der Ortsdurchfahrt der B 1 für die Stadtentwicklung von Salzkotten und der hohen Entlastungswirkungen, die zu einer deutlichen Verbesserung der Umfeldsituation in Salzkotten führen wird und hohe städtebauliche Nutzenpotentiale aktivieren kann, ist aus stadtentwicklungsplanerischer und städtebaulicher Sicht der Bau der Ortsumgehung in hohem Maße zu empfehlen.

Aus verkehrlicher Sicht ist der Bau der Ortsumgehung B 1 (n) Salzkotten ebenfalls in hohem Maße zu empfehlen, da sich der Verkehrsfluß verbessern wird, die Verkehrssicherheit erkennbar erhöhen wird und die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte, aber auch der Innenstadtstandorte erhöhen wird.

Das ökologische Risiko, das sich für alle Varianten vor allem auf den sensiblen Bereich der Hederaue bezieht, kann durch folgende Maßnahmen geringfügig reduziert werden:

- Bau einer weitgespannten Bogenbrücke und Verzicht auf Armko-Profil-Unterführungen
- Überquerung des Hedertals in südlicher Lage nahe der Siedlung Königsfuhr
- Klärung des Straßenwassers über eine Kette von Absatz-, Klär- und Schilfteichen vor der Einleitung in Oberflächengewässer und
- Vermeidung von Gewässerausbau an der Heder.

Wenn den Belangen von Städtebau und Verkehr der Vorrang gegeben wird, was angesichts der vergleichsweise hohen städtebaulichen und verkehrlichen Nutzenpotentiale empfehlenswert ist, dann ist unter Einbeziehung der genannten Maßnahmen Variante 12 die Variante mit den geringsten Risikopotentialen auf hohem Konfliktniveau für den Bereich der natürlichen Umwelt.