



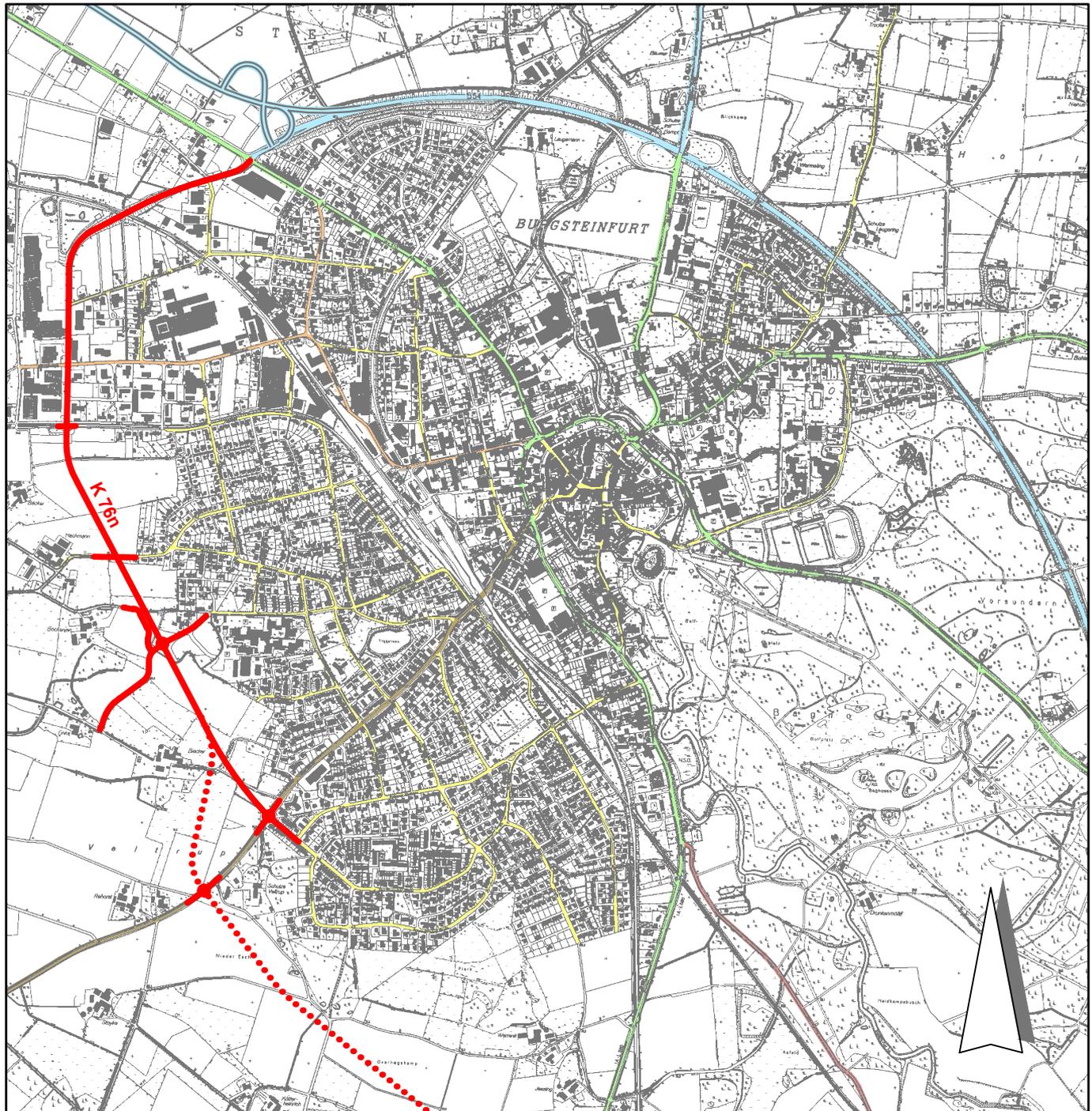
KREIS
STEINFURT

K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Ergänzung der Verkehrsuntersuchung 07/2011:

Südlicher Zubringer FH 09/2015

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme zu Planfall 1c



Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org

pbh 
PLANUNGSBÜRO HAHM

Kreis Steinfurt –
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Ergänzung der Verkehrsuntersuchung 07/2011:
Südlicher Zubringer FH 09/2015

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme zu Planfall 1c

Auftraggeber:

Kreis Steinfurt
Straßenbauamt
Projektingenieur
Ludger Lütke Lanfer
Tel.: (02551) 69-2525
Fax: (02551) 69-1-2525
Ludger.Luetke.Lanfer@Kreis-Steinfurt.de

Auftragnehmer:

Planungsbüro Hahm
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Telefon (0541) 1819-0
Telefax (0541) 1819-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Internet: www.pbh.org

Bn/Sc-15078011-04 / 17.09.2015

Inhalt:

| | | |
|-----|--|----|
| I. | Abbildungen / Tabellen im Anhang | 3 |
| II. | Literaturverzeichnis | 4 |
| 1. | Ausgangslage und Aufgabenstellung | 5 |
| 2. | Szenarien der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung bis 2025..... | 8 |
| 3. | Prognose-Planfallberechnungen | 10 |
| 3.1 | Prognose-Nullfall 2025, Szenario 2..... | 10 |
| 3.2 | Prognose-Planfall 1a, Szenario 2 | 12 |
| 3.3 | Prognose-Planfall 1b, „Nördlicher Zubringer FH“ -2025..... | 14 |
| 3.4 | Prognose-Planfall, 1c „Südlicher Zubringer FH““, Variante Landwirtschaft-KST | 16 |
| 3.5 | Prognose Planfall 1c „Südlicher Zubringer FH“ – Variante Landwirtschaft-WLV | 18 |
| 4. | Zusammenfassung und Empfehlungen | 20 |

I. Abbildungen / Tabellen im Anhang

- Abb. 1: Übersichtslageplan Variante Landwirtschaft - WLV
- Abb. 12.01 Prognose-Nullfall 2025, Szenario 2, Netzbelastung
- Abb. 12.1a1 Prognose-Planfall 1a - 2025, Szenario 2, Netzbelastung
- Abb. 12.41 Prognose-Planfall 1b – 2025, Szenario 2, Netzbelastung
- Abb. 12.51 Prognose-Planfall 1c - 2025, Kreis Steinfurt, Szenario 2, Netzbelastung
- Abb. 12.52 Differenzbelastung P0 - P1c Kreis Steinfurt
- Abb. 12.53 Differenzbelastung P1a - P1c Kreis Steinfurt
- Abb. 12.54 Differenzbelastung P1b - P1c Kreis Steinfurt
- Abb. 12.61 Prognose-Planfall 1c - 2025, WLV, Szenario 2, Netzbelastung
- Abb. 12.62 Differenzbelastung P0 - P1c, WLV, Szenario 2
- Abb. 12.63 Differenzbelastung P1a - P1c, WLV, Szenario 2
- Abb. 12.64 Differenzbelastung P1b 2025 – P1c, WLV, Szenario 2
- Abb. 12.65 Differenzbelastung P1c Kreis Steinfurt, P1c, WLV, Szenario 2

II. Literaturverzeichnis

- /1/ K 76n, Westliche Entlastungsstraße – Verkehrsuntersuchung -, Erläuterungsbericht 04/2010; Kreis Steinfurt (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Steinfurt/Osnabrück 04/2010 (zum Linienabstimmungsverfahren)

- /2/ K 76n, Westliche Entlastungsstraße – Verkehrsuntersuchung -, Erläuterungsbericht 07/2011; Kreis Steinfurt (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Steinfurt/Osnabrück 07/2011 (zum Planfeststellungsverfahren)

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Kreis Steinfurt plant den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, und die Anbindung der FH Steinfurt an die B 54/L 510 sowie an die K 76n und damit an das klassifizierte überörtliche Straßennetz. Gegenstand der Planung ist der Ausbau der Dieselstraße (Ergänzung des Radwegenetzes) sowie die Neubautrasse K 76n von der Dieselstraße bis zur vorhandenen K 76, Leerer Straße.

Das Planungsbüro Hahm, Osnabrück (pbh), wurde im Jahr 2008 beauftragt, die Verkehrswirksamkeit und Bauwürdigkeit dieser Planungsmaßnahme zu untersuchen. Ein erstes Verkehrsgutachten wurde mit dem Erläuterungsbericht 04/2010 vorgelegt. Dieses Gutachten wurde im Rahmen des Linienabstimmungsverfahrens veröffentlicht.

Die Neufassung der Verkehrsuntersuchung 07/2011 liegt dem Planfeststellungsverfahren zugrunde. In diesem Gutachten sind alle wesentlichen Stellungnahmen und Variantenvorschläge aus der Linienabstimmung bearbeitet. Dazu gehört auch die ergänzende Berechnung und Bewertung einer einpoligen Netz-Anbindung „Nördlicher Zubringer Fachhochschule (FH)“ (ohne Durchbindung bis zur K 76 – Leerer Straße).

Zudem wurde die Verkehrsprognose um ein „Minimal-Szenario Status quo“ ergänzt.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Kreisstraße K76n wurde von Vertretern der Landwirtschaft zur stärkeren Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange eine nur südliche Erschließung der Fachhochschule im Zuge einer ortsrandnahen Linienführung gefordert. Bei dieser einpoligen Netz-Abindung „Südlicher Zubringer FH“ soll die K 76n nicht, wie bisher geplant, als Verbindung zwischen der B 54 unter Widmung der Dieselstraße als Kreisstraße und Neubau der K 76n bis zur Leerer Straße, sondern als eine südliche Anbindung der Fachhochschule von Flögemannsesch bis zur Leerer Straße ohne Durchbindung zur Dieselstraße erfolgen.

Untersucht wird die Anbindung für zwei Trassenvarianten.

Der Kreis Steinfurt hat im Planfeststellungsverfahren einen ortsrandnäheren Entwurf im verkehrlichen Planungskorridor der Planfeststellungsvariante als „prüffähigen Vorschlag im Rahmen der Gesamtplanung K 76n“ eingebracht. Diese Linienführung wird – jetzt aber nur als Südanbindung der FH am geplanten Kreisverkehr - als „Variante Landwirtschaft-KST“ untersucht.

Der Westfälisch-Lippische Landwirtschaftsverband (WLV) legt in 07/2015 mittels Schreiben und Skizze einen eigenen Vorschlag als Verkehrskonzept und Linienführung vor. Dieser Vorschlag beinhaltet eine an die Wohnbebauung herangerückte Trassierung über die Zufahrt zum Hof „Sellen 1“ mit Anschluss der Gemeindestraße Wilmeresch bis hin zum Parkplatz der FH an der direkten Erschließung „Am Campus“. Der Vorschlag des WLV wird als „Variante Landwirtschaft-WLV“ untersucht.

Die Berechnungen erfolgen auf Basis des vorhandenen Verkehrsmodells für das Szenario 2.

Zusammenschau der zu untersuchenden Planfälle / Linienvarianten

- Planfall 1a: gesamte K 76n – Planfeststellungsvariante (VUS 07 / 2011)
- Planfall 1b: nördlicher Zubringer FH (VUS 07 / 2011)
- **Planfall 1c: südlicher Zubringer FH (ergänzende VUS 09 / 2015)**
 - o Variante Landwirtschaft-KST
 - o Variante Landwirtschaft-WLV

Die Ergebnisse der neuen Verkehrsmodellrechnung „Planfall 1c“ werden dem Prognose-Nullfall, der Planfeststellungsvariante 1a und der dem Planfall 1b (Nördlicher Zubringer FH) gegenübergestellt. Im Weiteren werden die Linienvarianten des Planfall 1c ebenfalls einander gegenübergestellt.

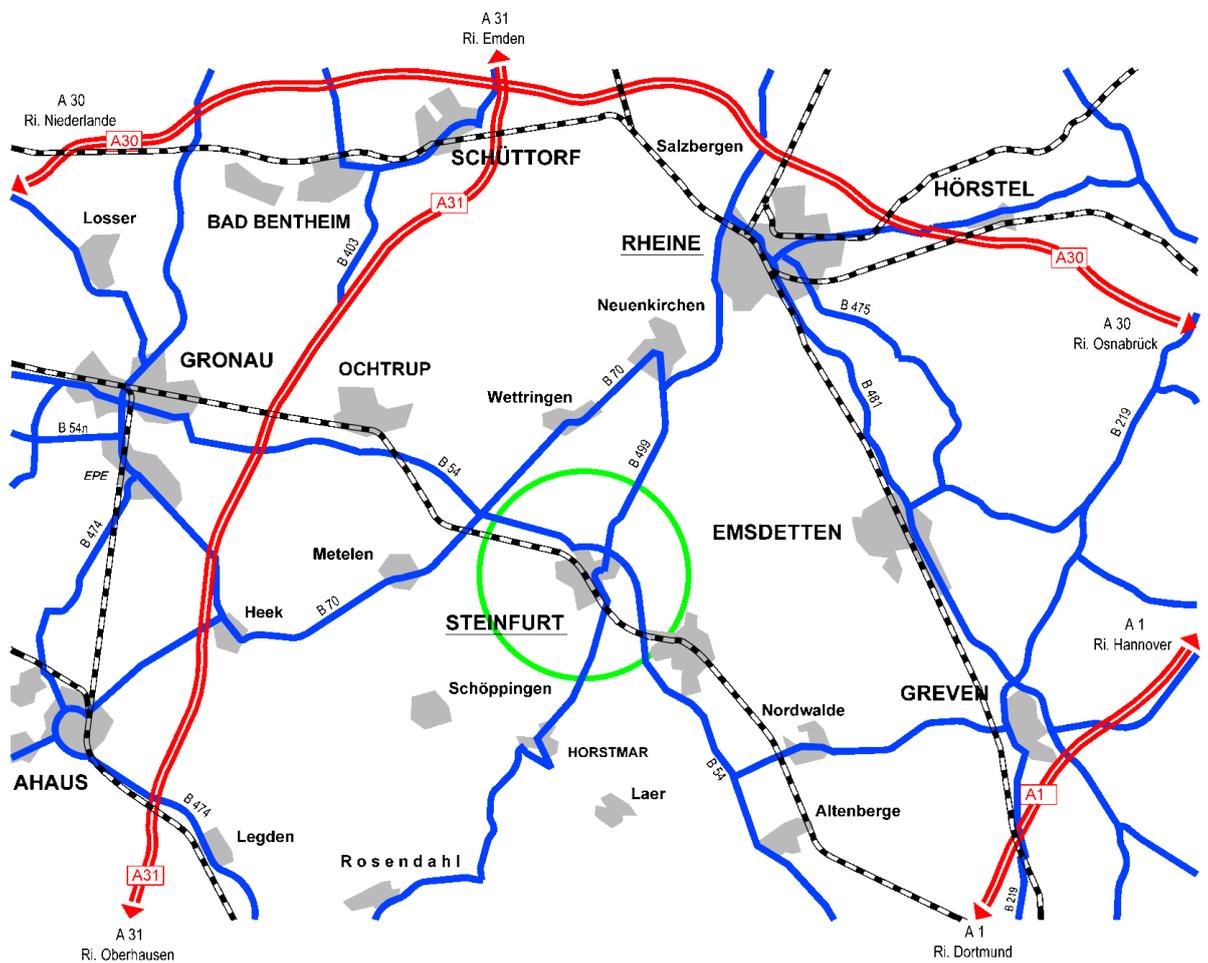


Abb. 2.1: Lageplan großräumig

2. Szenarien der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung bis 2025

Um unterschiedliche städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotenziale, die heute nicht sicher abschätzbar sind, bei der Beurteilung des Verkehrswertes und der Entlastungswirkungen der K 76n zu berücksichtigen, wurden in der VUS 07 / 2011 drei alternative Szenarien in enger Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt und der Stadt Steinfurt definiert:

Szenario 1, „Status quo“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Keine zusätzlichen Flächennutzungen (*keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete, keine Einzelhandelserweiterungen, keine FH-Erweiterung*)
- Minimale demografische Entwicklung (*Bevölkerungsrückgang um 4,5 %*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)
- Aktuelle ITB/BVU-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)

Szenario 2, „B-Pläne“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Berücksichtigung der lt. rechtsverbindlichen B-Plänen möglichen Flächennutzungen (*neue Wohn- und Gewerbegebiete, Einzelhandelserweiterungen, Mittelwert Studentenzahl zwischen Bestand 2011 und Prognose 2025 für FH-Erweiterung*)
- Minimale demografische Entwicklung (*Bevölkerungsrückgang um 4,5 %*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)

Szenario 3, „F-Plan“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Berücksichtigung der lt. Flächennutzungsplan möglichen Flächennutzungen (*neue Wohn- und Gewerbegebiete, Einzelhandelserweiterungen, Maximalwert Studentenzahl Prognose 2025 für FH-Erweiterung*)
- Gleichbleibende Bevölkerungszahl in Steinfurt
- Aktuelle ITB/BVU -Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)

Die Berechnungen für die Planfälle 1b und 1c erfolgen auf Basis des Szenario 2.

Szenarien-Vergleich VUS K 76n für Planungshorizont Jahr 2025

| | Shell-Prognose | | ITP/BVU-Prognose | |
|----------------------------------|----------------|-------------|------------------|-------------|
| | 2004 - 2025 | 2011 - 2025 | 2004 - 2025 | 2011 - 2025 |
| Pkw | 0% | 0% | 8,9% | 6,4% |
| Straßengüter <u>nah</u> verkehr | 11% | 7,3% | 3,0% | 2,0% |
| Straßengüter <u>fern</u> verkehr | 84% | 56% | 55% | 37% |

Die prognostizierte allgemeine Kfz-Verkehrsentwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

| | Pkw-Verkehr | | Straßengüterverkehr | |
|------------------------|-------------|----|---------------------|-----|
| | SHELL | 0% | ITB/BVU | 19% |
| Szenario 1: Status quo | SHELL | 0% | ITB/BVU | 19% |
| Szenario 2: B-Pläne | SHELL | 0% | SHELL | 32% |
| Szenario 3: F-Plan | ITB/BVU | 6% | SHELL | 32% |

Die prognostizierte demografische Entwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

| | Stadt Steinfurt: Bevölkerungsrückgang | | Kreis Steinfurt: Bevölkerungsrückgang | |
|------------------------|--|-------|--|----|
| | minimal | -4,5% | Stagnation | 0% |
| Szenario 1: Status quo | minimal | -4,5% | Stagnation | 0% |
| Szenario 2: B-Pläne | minimal | -4,5% | Stagnation | 0% |
| Szenario 3: F-Plan | Stagnation | 0% | Stagnation | 0% |

Die gemäß Bauleitplanung mögliche lokale Flächenentwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

| | Wohngebiete | | Gewerbegebiete | |
|------------------------|-------------|-------|----------------|-------|
| | Stagnation | 0 ha | Stagnation | 0 ha |
| Szenario 1: Status quo | Stagnation | 0 ha | Stagnation | 0 ha |
| Szenario 2: B-Pläne | B-Pläne | 3 ha | B-Pläne | 14 ha |
| Szenario 3: F-Plan | Vollnutzung | 21 ha | Vollnutzung | 29 ha |

Die personelle Entwicklung der Fachhochschule Steinfurt wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

| | FH-Studenten | | FH-Mitarbeiter | |
|------------------------|--------------|-------|----------------|-----|
| | 0% | 3.500 | 15% | 390 |
| Szenario 1: Status quo | 0% | 3.500 | 15% | 390 |
| Szenario 2: B-Pläne | 29% | 4.500 | 15% | 390 |
| Szenario 3: F-Plan | 62% | 5.670 | 15% | 390 |

Tab. 2: Prognose-Daten der Planungs-Szenarien 1-3

3. Prognose-Planfallberechnungen

3.1 Prognose-Nullfall 2025, Szenario 2 (VUS 07/2011)

Die auf der Grundlage der Prognosen der strukturellen und allgemeinen Entwicklungen hochgerechnete Prognosematrix wird mit Hilfe des Verkehrsmodells auf das Straßennetz des Ortsteils Burgsteinfurt, wie es zum Planungshorizont Jahr 2025 ohne den Neubau der K 76n existieren würde, umgelegt. Diese „Verkehrsumlegung“ ergibt den sogenannten Prognose-Nullfall 2025.

Der „Nullfall“ wird so genannt, weil – im Gegensatz zu den Planfällen – die K 76n in diesem Netzfall nicht berücksichtigt ist. Durch den Vergleich Planfall – Nullfall sollen die rein netzstrukturell (*infolge des Neubaus der K 76n*) bedingten Verkehrsverlagerungen – ohne sonstige durch Prognose-Verkehrszuwächse bedingten Veränderungen – ermittelt werden.

Berücksichtigt wurde im Prognose-Nullfall 2025 jedoch das Vorhandensein der geplanten Verbindungsstraße zwischen Bahnhof Burgsteinfurt und Leerer Straße gemäß den aktuellen Planungen der Stadt Steinfurt. Denn deren Realisierung bis zum diesem Zeithorizont wird seitens der Stadt Steinfurt als absolut realistisch angesehen.

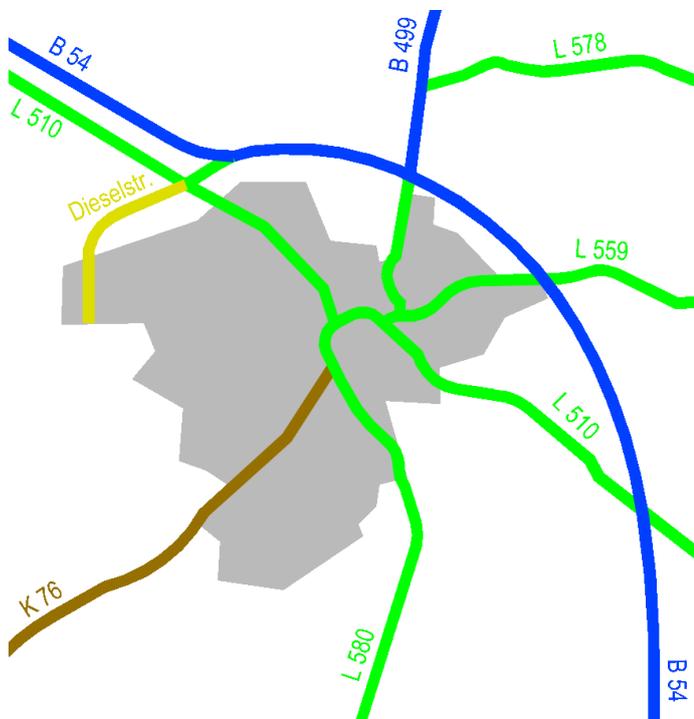


Abb. 3.1: Prognose-Nullfall, Schematische Skizze

Der Prognose-Nullfall 2025 enthält die im Untersuchungsgebiet entstehenden Kfz-Verkehrsbelastungen, die sich im ansonsten (*mit Ausnahme der Verbindung Bahnhof Burgsteinfurt – Leerer Straße*) unveränderten innerstädtischen Straßennetz in Burgsteinfurt einstellen werden, wenn die Szenarien-spezifischen Verkehrszuwächse aus allgemeiner Kfz-Verkehrsentwicklung, demografischer Entwicklung und die infolge der geplanten Flächennutzungen zusätzlich induzierten Verkehre eintreten.

Die mit diesen zusätzlichen Verkehren beaufschlagten Pkw- und Lkw-Fahrtenmatrizen wurden auf das unveränderte Netzmodell umgelegt und ergeben den „Prognose-Nullfall 2025“ (*Abb. 12.02 und 12.12*). Dieser Fall dient als Vergleichsfall für die nachfolgenden Prognose-Planfälle 1b und 1c (in der Variante des Kreis Steinfurt und des WLV (Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V. – Kreisverband Steinfurt)). Durch den Vergleich der Straßenbelastungen dieses Planfalles mit denen des Vergleichsfall „Prognose-Nullfall 2025“, Szenario 2, werden die Verkehrsverlagerungs- und Entlastungswirkungen sichtbar, die sich durch die netzstrukturellen Veränderungen (*Bau der K 76n in der favorisierten Variante 1a*) ergeben.

3.2 Prognose-Planfall 1a, Szenario 2 (VUS 07/2011)

Der Prognose-Planfall 1a – Szenario 2 beinhaltet die Verbindungsstraße zwischen Bahnhof Burgsteinfurt und Leerer Straße. Außerdem wird die Verkehrsbelastung dieses Planfalles durch die Pkw/Lkw- Prognose-Verkehrsmatrizen des Szenarios 2 generiert.

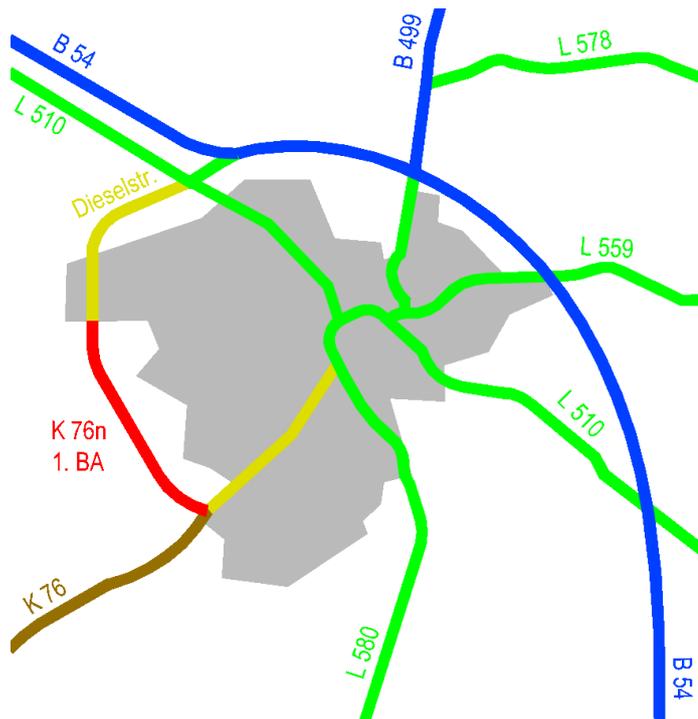


Abb. 3.2: Prognose-Planfall 1a, Schematische Skizze

Mit diesen Voraussetzungen ergeben sich Verkehrsbelastungen auf der K 76n, 1. BA, von

- 5.100 [Kfz/24 h] / 440 [Lkw/24 h] in der Dieselstraße, westlich der Einmündung Ruhenhof,
- 3.300 [Kfz/24 h] / 120 [Lkw/24 h] nördlich der Hachstiege ,
- 2.800 [Kfz/24 h] / 100 [Lkw/24 h] nördlich Flögemannsesch und
- 2.300 [Kfz/24 h] / 80 [Lkw/24 h] nördlich der Leerer Straße.

Die Entlastungswirkungen des Wohnquartiers Friedenau sind nahezu identisch mit denen des Analyse-Planfalls 1a.

Das innerörtliche Straßenhauptnetz – insbesondere der Innenstadtalbring - wird jedoch nicht im gleichen Maße entlastet wie Analyse-Planfall 1a. Gründe hierfür sind:

- Durch die zusätzlichen Flächennutzungen in Burgsteinfurt entstehen zusätzliche Binnen- und Quell- / Zielverkehre, die aufgrund der nicht „redundanten“ Netzstruktur des innerörtlichen Straßenhauptnetzes primär auf diesem Netz gebündelt werden.
- Die Zuwächse im Straßengüterverkehr (Lkw-Verkehrssektor) betreffen dagegen hauptsächlich den Durchgangs- und Quell- / Zielverkehr und belasten primär die überörtlichen klassifizierten Straßen außerorts sowie die Ortseinfallsstraßen.
- Die Entlastungswirkungen des Prognose-Planfalles 1a, Szenario 2, wirken daher besonders im nordwestlichen Gebiet des Ortsteils Burgsteinfurt (*Friedenau, bisherige FH-Zuwegungen*) sowie im Straßenzug Goldstraße – Bahnhofstraße – Verbindung zur Leerer Straße, wobei letztere Verbindung im Analyse-Planfall 1a – 2011 noch nicht enthalten ist. Insofern ist eine unmittelbarer Vergleichbarkeit der Differenznetzbelastungen A0-2011 / P1a-2011 mit den Differenznetzbelastungen P0-2025, Szenario 2 / P1a-2025, Szenario 2, nicht gegeben.

(s. Netzbelastungsdarstellungen Abb. 12.01 ff)

3.3 Prognose-Planfall 1b, „Nördlicher Zubringer FH“ -2025 (VUS 07/2011)

Der Prognose-Planfall 1b „Nordanbindung FH“ -2025 stellt eine Alternative zum Bau der K 76n dar. Der sog. „Netzschluss“ – d. h. durchgängige Verbindung einer überörtlichen klassifizierten Straße zwischen K 76 in Höhe Lindsaystraße mit einer anderen höher- oder zumindest gleichrangigen überörtlichen klassifizierten Straße – findet hierbei nicht statt. Daher könnte eine derartige FH-Anbindung auch nur als „verkehrswichtige innerörtliche Straße“ bewertet werden. Als Baulastträger wäre vsl. nicht der Kreis Steinfurt, sondern die Stadt Steinfurt zuständig.

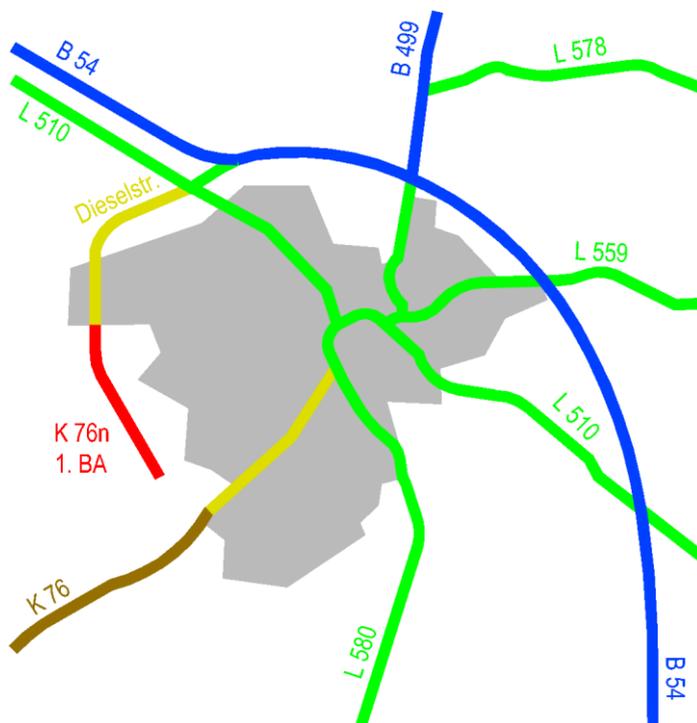


Abb. 3.3 Analyse-Planfall „Nordanbindung Fachhochschule“

Die Netzelemente dieser Planungs-Alternative entsprechen denen der Prognose-Planfälle 1 und 1a zwischen Dieselstraße und geplantem Kreisverkehrsplatz Flögemannesch. Es fehlt jedoch die Durchbindung zur K 76 in Höhe Lindsaystraße ortsrandfern zum Anschluss Veltrup.

Die Verkehrsverlagerungswirkungen sind wie folgt zu charakterisieren:

- Die Verkehrsbelastung der Nordanbindung beträgt im Südabschnitt (*nördlich Flögemannsesch*) rd. 1500 [Kfz/24 h].
- Die Wohnsammelstraßen Flögemannsesch und Stegerwaldstraße werden – statt einer deutlichen Entlastung bei den Planfällen 1 und 1a – im Planfall 1b ähnlich belastet wie im Prognose-Nullfall 2025. Dies resultiert u. a. aus Verkehrsverlagerungen aus dem Wohnquartier Veltruper Kirchweg, aber auch aus den südlichen Bereichen des Wohnquartiers Friedenau in Richtung Dieselstraße.
- Die Bohlenstiege wird – ähnlich wie in den Planfällen 1 und 1a – entlastet (400 [Kfz/24 h]).

Eine Entlastung des Innenstadthalbringes findet nur in deutlich geringerem Umfang als bei den Planfällen 1 und 1a statt (*max. – 550 [Kfz/24 h] statt max. – 950 bzw. 800 [Kfz/24 h]*).

Insgesamt ist somit festzustellen,

- dass partielle Entlastungswirkungen zwar durchaus gegeben sind (*Bohlenstiege*),
- das Straßennetz (*Innenstadthalbring*) nur unwesentlich entlastet wird,
- Entlastung der städtebaulich sensibelsten *Bereiche (Flögemannsesch mit Grundschule und Stegerwaldstraße mit Grundschule und Kindergarten!)* von ca. 400 [Kfz/24 h].

Damit wird ein wesentliches, quantitatives und qualitatives Ziel der Entlastungsstraße – nämlich eine nachhaltige Verkehrsentslastung des Wohnquartiers Friedenau mit städtebaulich empfindlichen Sozialeinrichtungen – nicht erreicht.

Als weitere qualitative Ziele sind

- der zweipolige Anschluss der FH Steinfurt an eine klassifizierte Straße nicht genügend erreicht, und
- der Anschluss des GE-Gebietes Sonnenschein nach Süden gar nicht gegeben.

Daher erscheint diese Netzalternative 1b „Nördlicher Zubringer FH Steinfurt“ aus verkehrsplanerischem Blickwinkel als ungünstigsten Netzfall für den 1. Bauabschnitt der K 76n.

Die Verkehrsverlagerungswirkungen sind wie folgt zu charakterisieren:

- Die Verkehrsbelastung der Südanbindung beträgt (*südlich Flögemannsesch*) rd. 900 [Kfz/24 h].
- Die Wohnsammelstraßen Flögemannsesch, Stegerwaldstraße und Bohlenstiege werden bei dieser Verkehrsführungsvariante um 900, 600 bzw. 300 Kfz/24 h gegenüber dem Prognose-Nullfall entlastet.

Weitere Entlastungs- bzw. Verlagerungseffekte stellen sich nicht ein, sodass diese Variante, abgesehen von kleinräumigen Verlagerungen, netzneutral ist.

Insgesamt ist somit festzustellen,

- dass partielle Entlastungswirkungen zwar durchaus gegeben sind (*Flögemannsesch, Stegerwaldstraße, Bohlenstiege*),
- das Straßenhauptnetz (*Innenstadthalbring*) aber nicht entlastet wird,
- und eine Entlastung der Wohnsammelstraße Sachsenweg entfällt.

Damit wird ein wesentliches, quantitatives und qualitatives Ziel der Entlastungsstraße – nämlich eine nachhaltige Verkehrsentlastung des Innenstadtringes und anderer stark belasteter Verkehrswege nicht erreicht.

Als weitere qualitative Ziele sind

- der zweipolige Anschluss der FH Steinfurt an das eine klassifizierte Straßennetz L 510 / B 54 nördlich Burgsteinfurt nicht erreicht, und
- der Anschluss des GE-Gebietes Sonnenschein nach Süden nicht gegeben.

Im Vergleich zur bevorzugten Planfeststellungsvariante 1a kann festgestellt werden, dass durch die reine Südanbindung der FH keine Entlastung des Innenstadtringes erzielt werden kann.

Die Variante 1a bringt zusätzliche Entlastung der Leerer Straße, des Innenstadtringes und der Goldstraße, sowie des gesamten Wohnquartiers Friedenau. Dies wird durch die reine Südanbindung der FH nicht erreicht. Hier werden lediglich der Flögemannsesch, die Stegerwaldstraße und die Bohlenstiege entlastet.

Auch bezüglich der Variante „Nördlicher Zubringer FH“ (1b) kann festgestellt werden, dass die Entlastungswirkung sich nur auf den Flögemannsesch und die Stegerwaldstraße beschränken, wohingegen die Nordanbindung zusätzlich noch das Wohnquartier Friedenau – im Besonderen den Sachsenweg - entlasten würde.

3.5 Prognose Planfall 1c „Südlicher Zubringer FH“ – Variante Landwirtschaft-WLV

Der Prognose-Planfall 1c „Südlicher Zubringer FH“, Variante Landwirtschaft-WLV - 2025 stellt eine Alternative zur Variante 1c, südlicher Zubringer FH, Variante Landwirtschaft-KST 2025 dar. Der sog. „Netzschluss“ - d. h. durchgängige Verbindung einer überörtlichen klassifizierten Straße zwischen K 76 in Höhe Lindesaystraße mit der Dieselstraße findet auch hier nicht statt.

Die Anbindung der FH erfolgt in direkter Ortsrandlage über die Zuwegung „Sellen 1“, mit Anschluss der Gemeindestraße Wilmeresch bis hin zum Parkplatz der FH „Am Campus“.

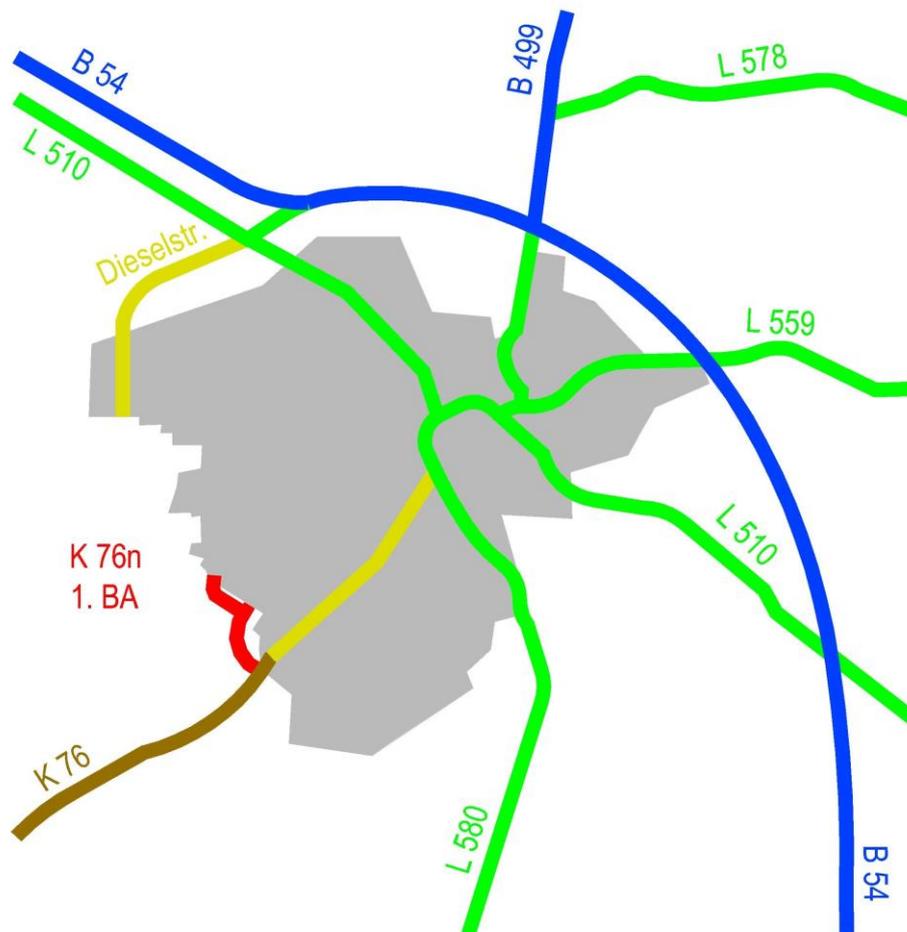


Abb. 3.5 Prognose-Planfall „Südlicher Zubringer FH“, Variante Landwirtschaft-WLV

Die Netzelemente dieser Planungs-Alternative sind losgelöst von dem bisherigen Planfall. Die Linienführung verläuft auf einer eigenen Trasse. Auch in dieser Variante fehlt die Durchbindung der K76 von der Leerer Straße hin zur Dieselstraße und bis zur L 510 / B 54.

Die Verkehrsverlagerungswirkungen sind wie folgt zu charakterisieren:

- Die Verkehrsbelastung der Südanbindung beträgt (*südlich Flögemannsesch*) rd. 700 [Kfz/24 h].
- Die Wohnsammelstraßen Flögemannsesch, Stegerwaldstraße und Bohlenstiege werden um ca. 700, 500 und 150 Kfz/24 h entlastet.
- Der Wilmeresch erfährt eine Mehrbelastung von ca. 150 Kfz/24 h.

Eine Entlastung des Innenstadthalbringes erfolgt nicht.

Insgesamt ist festzustellen,

- dass Entlastungswirkungen zwar durchaus gegeben sind (*Flögemannsesch, Stegerwaldstraße, Bohlenstiege*),
- das Straßennetz (*Innenstadthalbring*) nicht entlastet wird,
- eine Entlastung der Wohnsammelstraße Sachsenweg entfällt und
- der Wilmeresch zusätzlich um ca. 150 Kfz/24 h mehr belastet wird.

Damit wird das wesentliche Ziel der Entlastungsstraße – nämlich eine nachhaltige Verkehrsentslastung stark belasteter Verkehrswege nicht erreicht.

Als weitere qualitative Ziele sind

- der zweipolige Anschluss der FH Steinfurt an das klassifizierte Straßennetz L 510 / B 54 nördlich Burgsteinfurt nicht erreicht, und
- der Anschluss des GE-Gebietes Sonnenschein nach Süden nicht gegeben.

Im Vergleich mit der Variante 1a (Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren) kann durch die südliche Anbindung der FH auch in der Verkehrsführungsvariante des WLW keine Entlastung des Innenstadtringes, der Leerer Straße, der Goldstraße und des Wohnquartiers Friedenau erzielt werden.

Die Entlastungen beschränken sich auf den Flögemannsesch, die Stegerwaldstraße und die Bohlenstiege, fallen jedoch noch geringer aus als in der Variante Landwirtschaft-KST.

Auch gegenüber der Variante 1b „Nördlicher Zubringer FH“ sind die Verlagerungseffekte quasi nicht vorhanden und entsprechen im Wesentlichen dem der Verkehrsführungsvariante des Kreises Steinfurt, wenn auch mit noch geringeren Entlastungswirkungen.

4. Zusammenfassung und Empfehlungen

Auf Basis der Verkehrsuntersuchung „K 76n Westliche Entlastungsstraße Steinfurt – Neufassung der Verkehrsuntersuchung – von 07/2011“ wurden zwei zusätzliche Varianten zur Erschließung der Fachhochschule untersucht.

- Planfall 1c „Südlicher Zubringer FH, Variante Landwirtschaft-KST: Verkehrsführung auf der Trasse der Planfeststellungsvariante von der Leerer Straße bis zum Flögemannsesch, jedoch ohne Durchbindung zur Dieselstraße
- Planfall 1c „Südlicher Zubringer FH, Variante Landwirtschaft-WLV: Verkehrsführung in ortsnahe Lage über die Erschließungsstraße zu „Sellen 1“, über Wilmeresch hin zur Straße „Am Campus“, von dort Anschluss zum Parkplatz FH am Flögemannsesch, ohne Durchbindung der Dieselstraße.

Die Berechnungen der Varianten haben ergeben, dass durch einen südlichen Zubringer zur FH ohne Durchbindung von der Leerer Straße zur Dieselstraße nur relativ geringe Verkehrsverlagerungseffekte erzielt werden können.

In der Variante des Kreises Steinfurt können bis zu 900 Kfz/24 h auf den Zubringer verlagert werden. Dadurch werden die Straßen Flögemannsesch, Stegerwaldstraße und Bohlenstiege entlastet.

Weitere Entlastungen oder Verlagerungen im Straßennetz treten nicht auf. Der Ortskern wird nicht entlastet. Ebenso wenig das Wohnquartier Friedenau.

Die Verkehrsführungsvariante des WLV erzielt geringere Verlagerungen. Zudem wird der Wilmeresch zusätzlich belastet. Auch hier treten keine weiteren Verlagerungseffekte im Innenstadtring oder im Wohnquartier Friedenau auf.

In der Variante 1b „Nördlicher Zubringer FH“ kann noch eine leichte Entlastung des Wohnquartiers Friedenau und des Neustadtringes erreicht werden.

Die verkehrlich größte Wirksamkeit wird durch die Variante 1a erreicht. Mit der Planfeststellungsvariante können die Planungsziele des Kreises Steinfurt und der Stadt Steinfurt erreicht werden.

Die Varianten zum Planfall 1c bringen nur kleinräumige Verkehrsverlagerung und sind nur wirksam als Teilerschließung der FH von der Leerer Straße. Durch die fehlende Durchbindung über die Dieselstraße zur B 54 / L 510 kann das Wohngebiet Friedenau nicht entlastet werden. Ebenso wird keine Entlastung des Hufeisens erreicht. Die Bauwürdigkeit ist infolge der geringen Verkehrsverlagerungseffekte nicht gegeben.

Aufgestellt:

Osnabrück, 17.09.2015

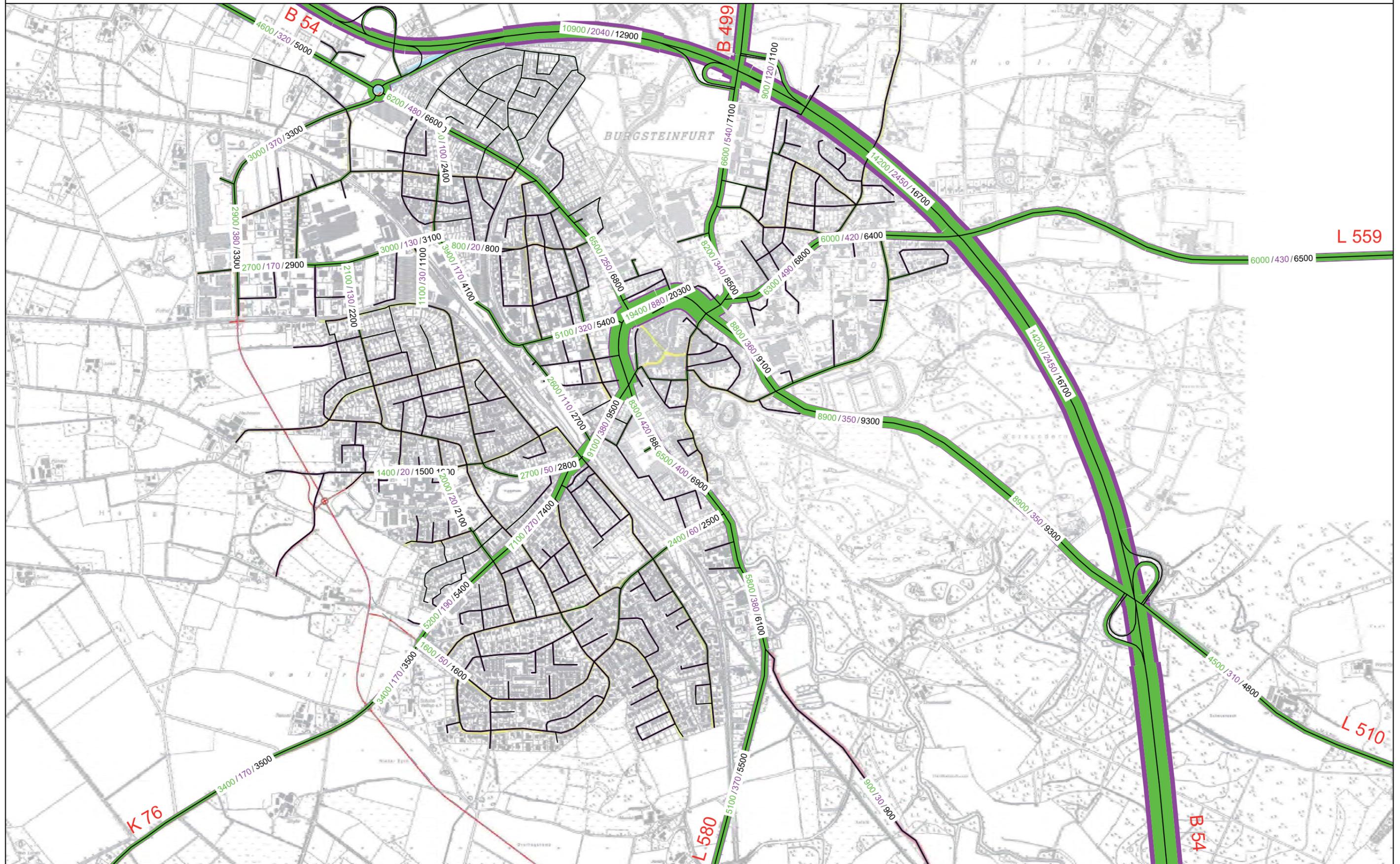
Bn/Sc-15078011-04



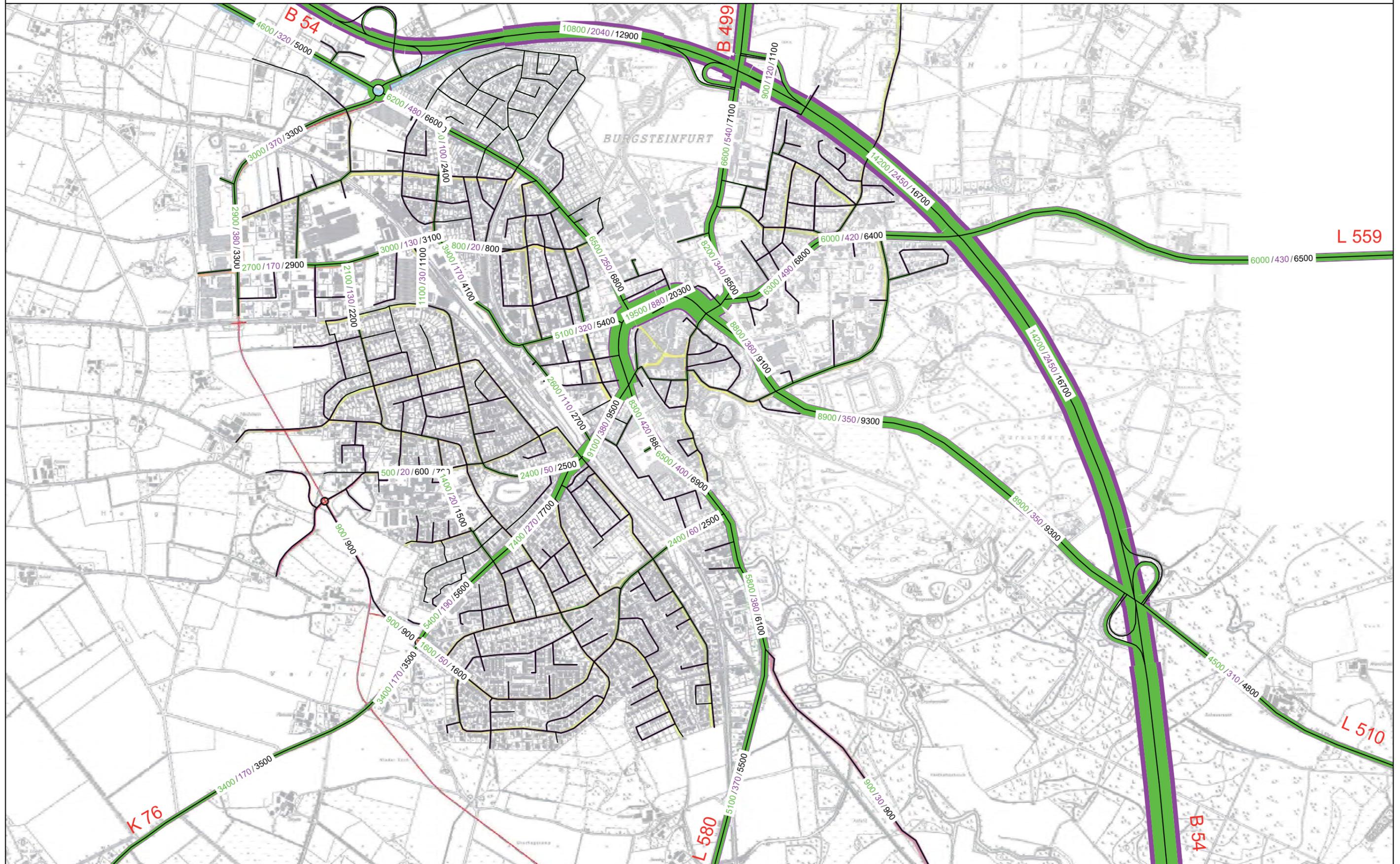
Planungsbüro Hahm GmbH

Anlagen

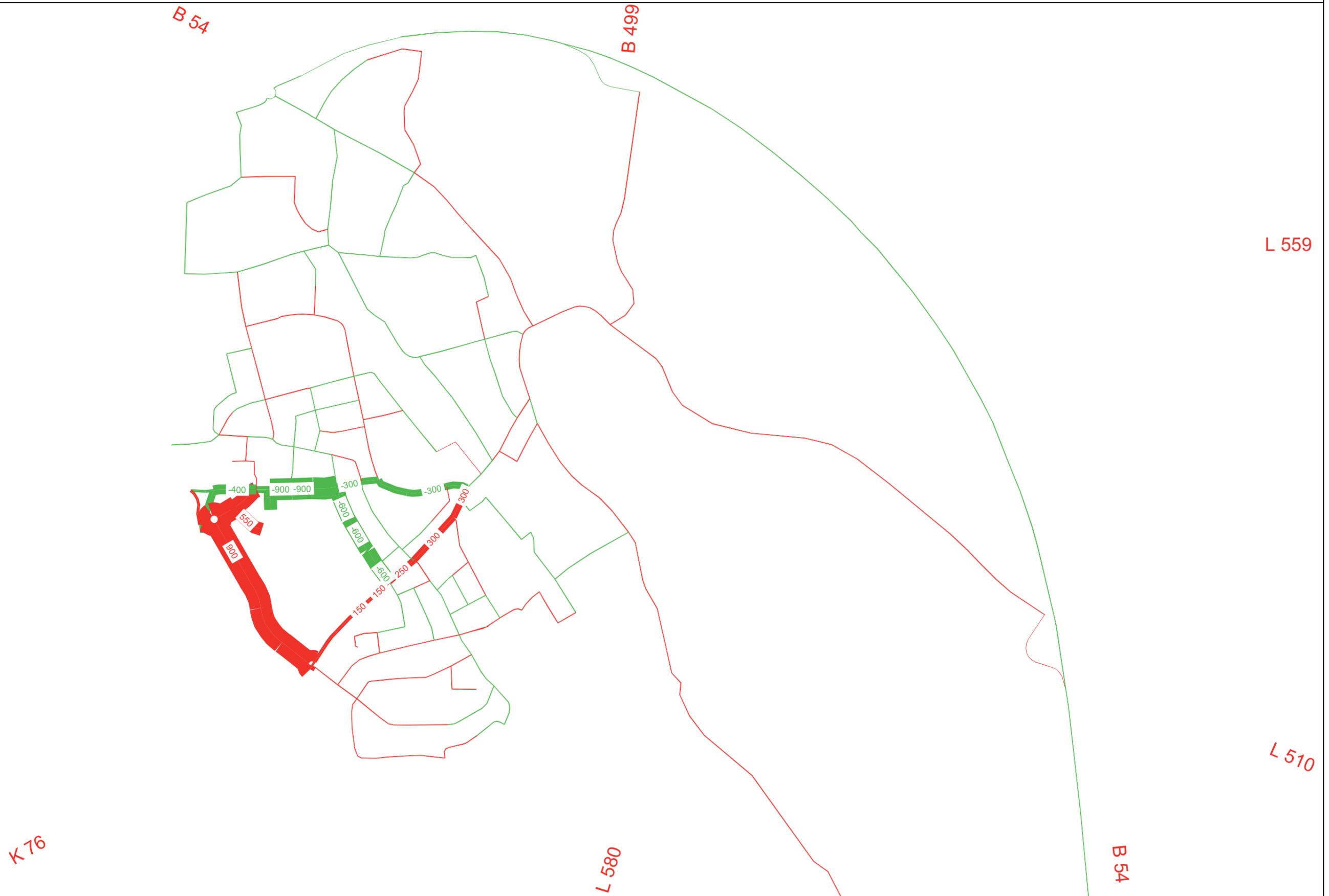
Prognose-Nullfall - Szenario 2 - 2025



Prognose-Planfall 1c "Südlicher Zubringer FH" - Szenario 2 - 2025 - Var. Landwirtschaft-KST



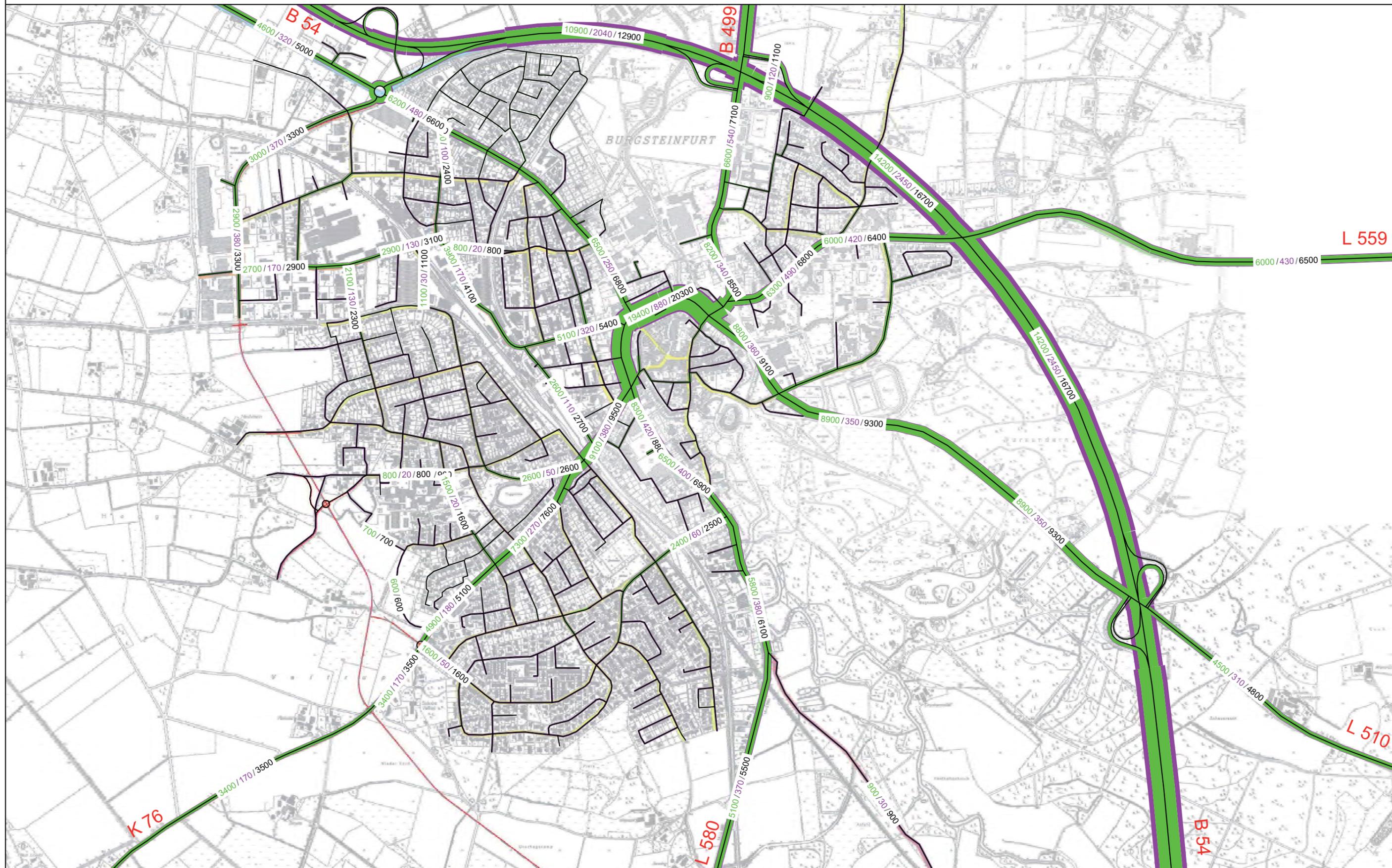
Differenzbelastungen - P0-2025 / P1c-2025 Var. Landwirtschaft-KST



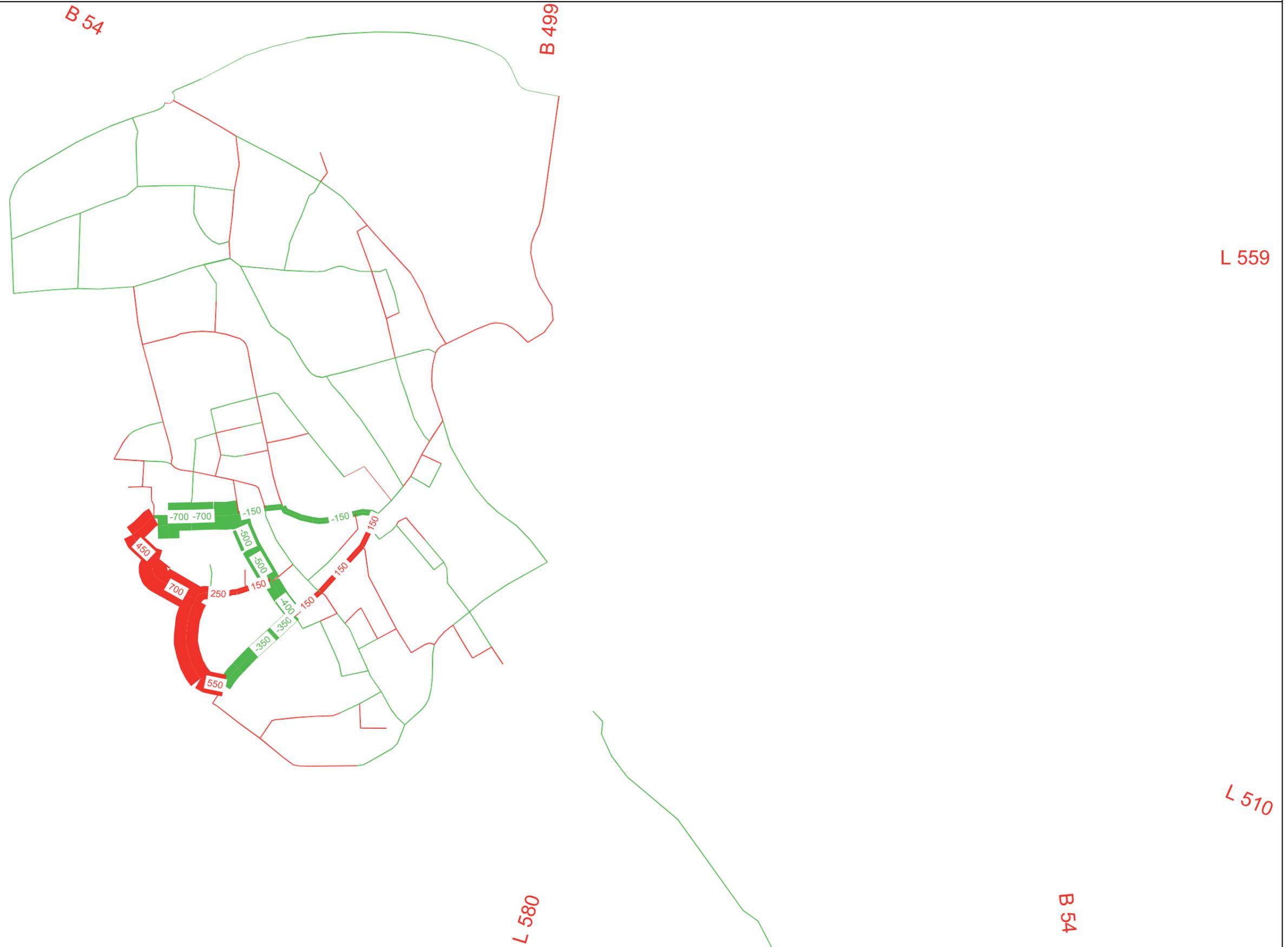
Differenzbelastungen - P1b-2025 / P1c-2025 - Var. Landwirtschaft-KST



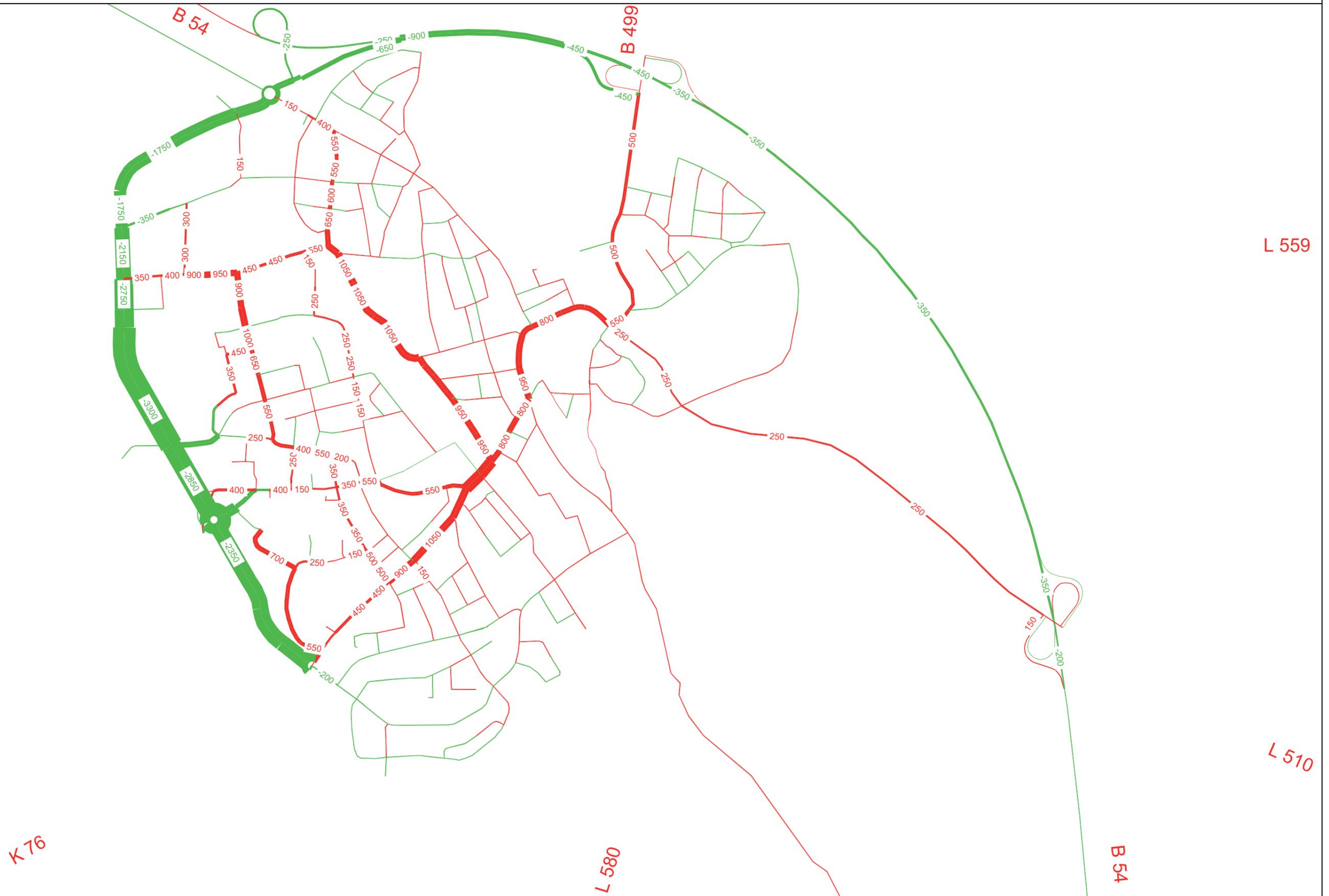
Prognose-Planfall 1c "Südlicher Zubringer FH" - Szenario 2 - 2025 - Var. Landwirtschaft-WLV



Differenzbelastungen - P0-2025 / P1c-2025 - Var. Landwirtschaft-WLV



Differenzbelastungen - P1a-2025 / P1c-2025 - Var. Landwirtschaft-WLV



Differenzbelastungen - P1b-2025 / P1c-2025 - Var. Landwirtschaft-WLV



Differenzbelastungen - P1c-2025 - Var. Landwirtschaft-KST / Var. Landwirtschaft-WLV

