IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Planungswerkstatt zur Ortsumgehung in Erwitte

19. September 2019, Gymnasium Erwitte

Dortmund, im September 2019

IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231_931103-0 · Fax. 0231_931103-50
mail@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de
Geschäftsführer: Marcus Bloser · Dr. Frank Claus · HRB 9583 · Amtsgericht Dortmund
Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · Sparkasse Dortmund · Konto 231004335 · BLZ 44050199
Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039

Inhalt

Einführung 3
Ergebnisse 5
Planungswerkstatt 1 (Aula) 6
Planungswerkstatt 2 (Foyer) 14
Planungswerkstatt 3 (Foyer II) 20
Ausblick 26
Anhang 27

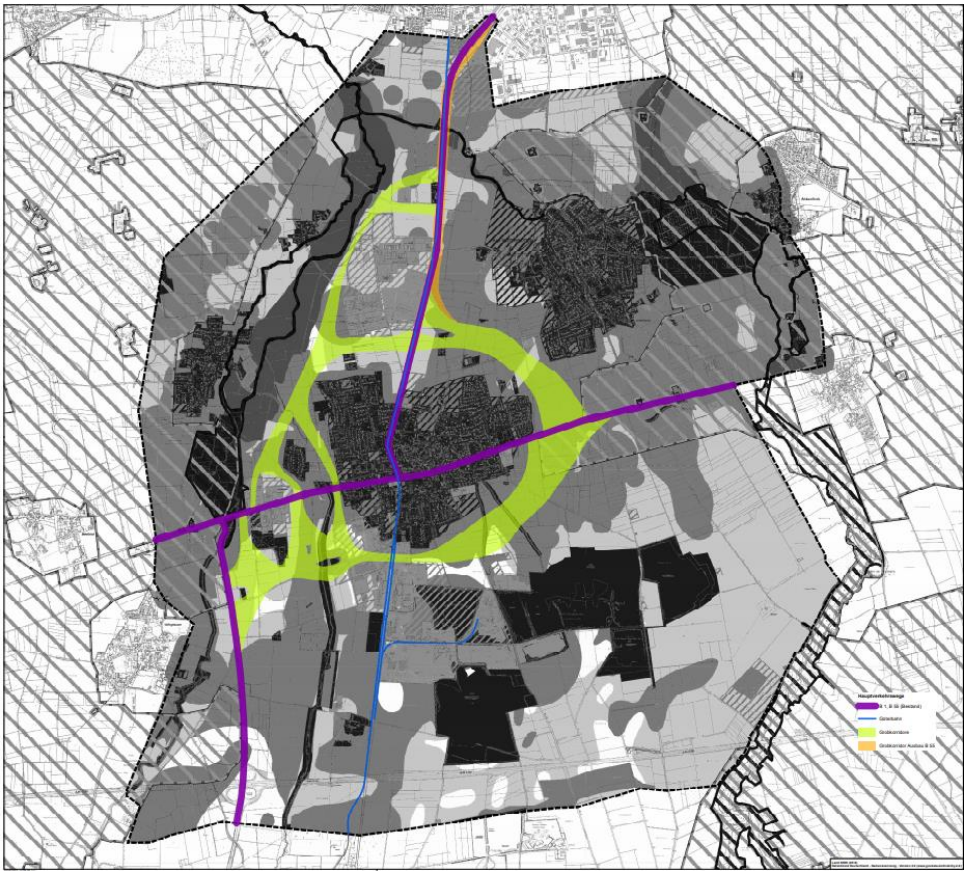
Einführung

Infomarkt

Bei der Planungswerkstatt am 19. September 2019 informierte die DEGES und die von ihr beauftragten Planer/Gutachter A|PLUS|S, IVV und Froelich & Sporbeck Bürgerinnen und Bürger aus erster Hand. Auf einem kleinen Infomarkt informierten sich Interessierte vorab zu den Ergebnissen der bisherigen Dialogaktivitäten, zur technischen Machbarkeit und zu den Verkehrsprognosen sowie dem Planungsprozess und den Abwägungskriterien für die Auswahl der Vorzugsvariante. Auch die vier Bürgerinitiativen BIGO, BI Stirpe, BI an der Friedenseiche e.V. und BINFUER stellten ihre Positionen an Infoständen aus und kamen mit Interessierten ins Gespräch.

Plenare Einführung

In einer plenaren Einführung gab die DEGES einen Überblick zum Planungsstand. Die Planung befindet sich in der Phase der Machbarkeitsstudie im Rahmen derer die DEGES bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt einen Bürgerdialog startete. Bisher haben die Umweltgutachter Froelich & Sporbeck anhand von Raumwiderstandsanalysen Grobkorridore erarbeitet. Zu diesen konnten die Bürgerinnen und Bürger bereits bei einer Auftaktveranstaltung, im Dialogforum, bei zwei Exkursionen und auf einer interaktiven Karte Rückmeldung geben. Diese Rückmeldungen hat die DEGES gesammelt. Die Grobkorridore hat die DEGES auf Grundlage der Dialogergebnisse noch nicht überarbeitet. Eine Ausnahme bildet die B 55 im nördlichen Abschnitt, in dem die DEGES zur besseren Anbindung an die B 55 auf Lippstädter Gebiet einen zusätzlichen Korridor ergänzt hat.



Drei visualisierte Varianten und zugehörige Verkehrszahlen

Auf Grundlage dieser Grobkorridore hat A|PLUS|S drei technisch machbare Grobvarianten, erarbeitet, die sie bei der Planungswerkstatt präsentierten. Bei diesen Grobvarianten handelt es sich um erste Entwürfe, die die DEGES im weiteren Planungsprozess anpasst und überarbeitet. Zu diesen ersten Ansätzen präsentierte IVV die Verkehrsprognosen 2030 auf Grundlage der turnusmäßigen Straßenverkehrszählung 2015. Die Präsentation, die beide planerischen wie gutachterlichen Ergebnisse umfasst, ist als Download auf der Projektwebsite unter folgendem Link verfügbar: https://ortsumgehung-erwitte.de/wp-0f094-content/uploads/20190917_Praesentation_Planungswerkstatt_Ver%C3%B6ffentlichung.pdf

Werkstattphase

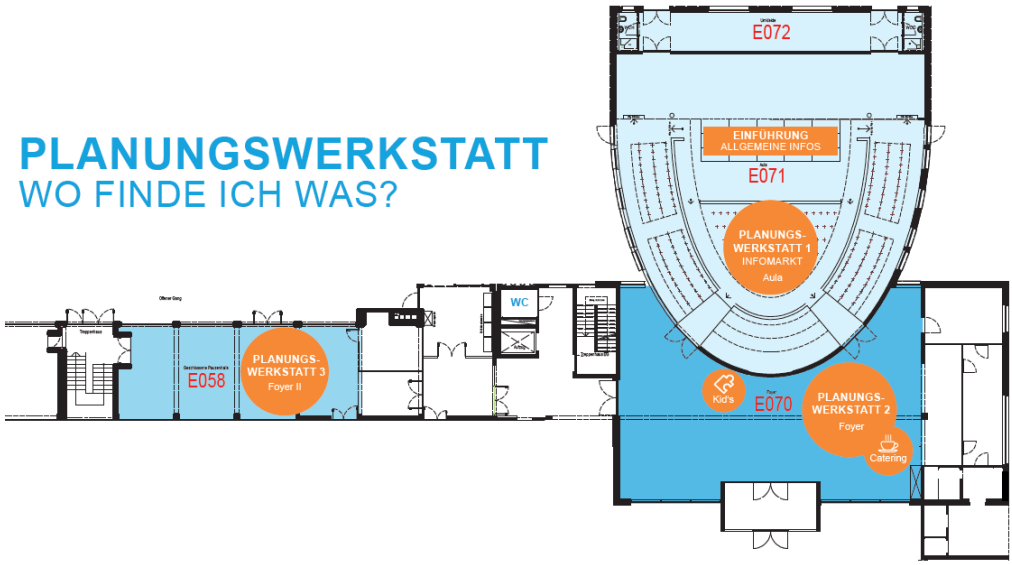
An Planungstischen konnten die Bürger/innen ihre Anmerkungen und Hinweise zu den ersten drei Grobvarianten anbringen und ihre Ideen für alternative Linien mittels Klebestreifen in die Karten einzeichnen. Bereits vor dem Einstieg in die Planungsphase gab es erste Reaktionen auf die drei Grobvarianten, wie z.B.: „Wenn ich so viele Millionen ausgebe und der Verkehr bleibt auf der Kreuzung, wo bleibt da die Entlastung?“. Andere verwiesen darauf, dass „bitte nicht so viele Ackerflächen zerschnitten werden sollen“.

Insgesamt war die Stimmung unter den rund 200 Bürger/innen trotz vieler gegensätzlicher Meinungen gelöst und die Interessierten tauschten sich mit den Planer/innen, den Gutachter/innen und den Vertreter/innen der DEGES auf Augenhöhe aus. Zudem gab es die Möglichkeit mit Hilfe eines speziellen 3D-Computerprogramms den möglichen Aufbau der drei Grobvarianten inklusive Brückenbauten, Schallschutzwänden und einer Abstandsberechnung zum eigenen Grundstück zu simulieren, was auf große Resonanz stieß.

Ergebnisse

In drei parallelen Planungswerkstätten gaben Bürger/innen jeweils zu den gleichen drei Grobvarianten Hinweise und schlugen neue Linien vor. In jeder Planungswerkstatt wurden alle 3 Grobvarianten visuell im 3D-Modus vorgestellt.

Im Folgenden sind die Ergebnisse pro Planungswerkstatt und nach den einzelnen Planfällen sortiert aufbereitet.



Planungswerkstatt 1 (Aula)

Übergeordnete Fragen:

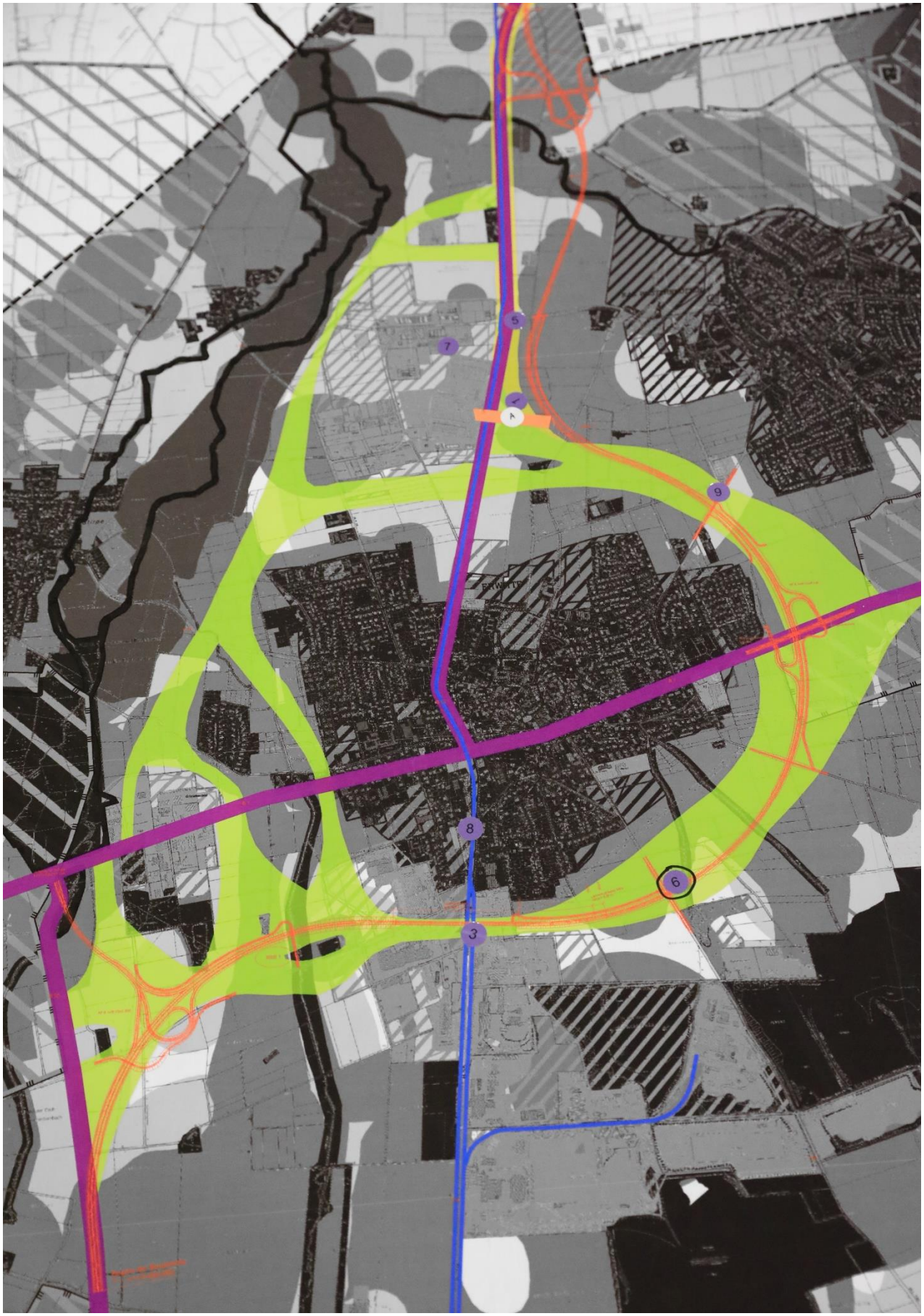
Warum wurde das Gewerbegebiet in Erwitte (oder andere zentrale Orte) nicht angeschlossen?

Antwort: Die der Planung zugrundeliegenden Richtlinien wie zum Beispiel die RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) und die RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) geben abhängig von der Straßenkategorie Mindestknotenpunktabstände vor. Dies dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines stetigen Verkehrsflusses. . Alle vorliegenden Grobvarianten berücksichtigen die geforderten Mindestannahmen aus entwurfstechnischer Sicht wie z.B. Radien oder Knotenpunktabstände. Zusätzliche Knotenpunkte müssen einen erheblichen verkehrlichen Nutzen haben, um diese entgegen der Richtlinien einzuplanen.

Wie soll ich die unterschiedlichen Varianten vergleichen können, wenn sich diese in mehreren Punkten gleichzeitig unterscheiden?

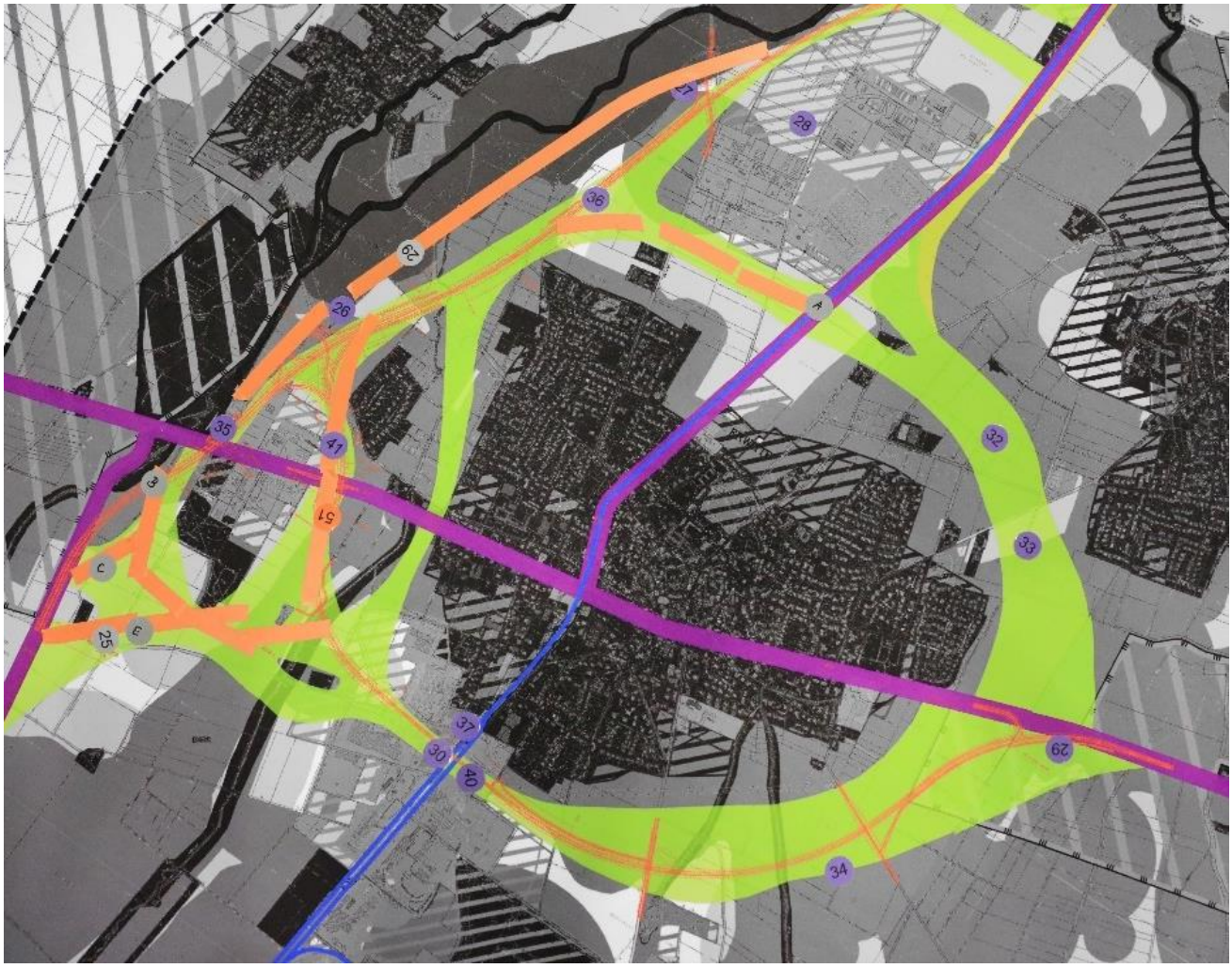
Antwort: Die Grobvarianten unterscheiden sich absichtlich, damit wir Ihre Rückmeldungen dazu aufnehmen und am Ende eine optimale, finale Vorzugsvariante erarbeiten können.

Planfall 1



Zuordnung	Hinweis
1 A	Trasse bitte nach Westen direkt auf B55; unnötiger Flächenverbrauch, kostengünstiger mit Anbindung an das Gewerbegebiet
3 6	Unbedingt sollten die Zementwerke angebunden werden (komplettes Gewerbegebiet) Alternativ auch über Abfahrt Berger Str. -> Hüchtchenweg
5	Anbindung im Bereich Westernkötter Bahnhof prüfen; kürzere Trassenführung; Flächenverbrauch; Anbindung Gewerbegebiet
7	Das Gewerbegebiet Erwitte muss zwingend angebunden werden
8	Bahnhofstraße muss für den Schwerlastverkehr gesperrt und beruhigt werden; Blitzer reaktivieren
9	Anbindung von Bad Westernkotten an Erwitte wird auf eine Straße reduziert. Hier wären mehr Brücken o.ä. nötig (für Radfahrer/Fußgänger!)

Planfall 2

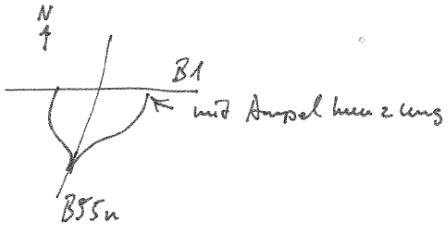


Anmerkungen Planfall 2

Zuordnung	Hinweis
A	Anschluss Gewerbegebiet Erwitte-Nord statt Lippstadt-Süd; kürzere Trassenführung
B	Knotenpunkt Friedenseiche; Verlegen Völlinghauser Weg
C	Anschluss B55 zur Entlastung der Friedenseiche verlegen
E 25	Knotenpunkt bei E mit Anschluss B55n u. B1 Punkt 25 als Knotenpunkt löschen
29	Warum wird die Trasse nicht weiter Richtung Bach geführt? Dadurch wäre die Belastung für das Wohngebiet geringer!
28	Anschluss des Gewerbegebiets Erwitte ist zwingend erforderlich
27	Was ist das? Überführung des Weckinghauser Weges? Anschluss Gewerbegebiet?
26	Dieser Knoten sollte verlegt werden an die bei Variante 1 gewählte Position
29 32	Probleme: Grundwasser kommt an 1 hoch (Bullerloch) für Troglösung
30	Knotenpunkt für direkten Zugang des Werksverkehrs zu den Zementwerken und der weiteren Industriebetriebe erforderlich!
31	Zementwerksschließung SEIBEL möglicher Knotenpunkt
33	Naherholungsgebebiet; Bruchgelände, d.h. hoher Grundwasserspiegel
34	B1n zwischen Punkt 30 und Punkt 29 überhaupt nicht ausführen/bauen! Grund: geringer Verkehr, Zugang zu dem geplanten Naherholungsgebiet „Erwitter Senke“ wird zerstört
35	Sekundäre Kosten und Flächenverbrauch/Herstellungskosten sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu beachten. Stichwort: Kosten, Flächenbedarf u. Energiebilanz für die Umsiedlung von Kreisbauhof und Lörmecke
37	Variante 2 erlaubt keine Verknüpfung Soest-Zementwerk
37	Der Knotenpunkt ist sehr kritisch zu bewerten. Es fehlt eine direkte Anbindung der Gewerbegebiete! Der Schwerlastverkehr wird sich so nicht die Mühe machen und einen Umweg über die (neue) Umgehung fahren,

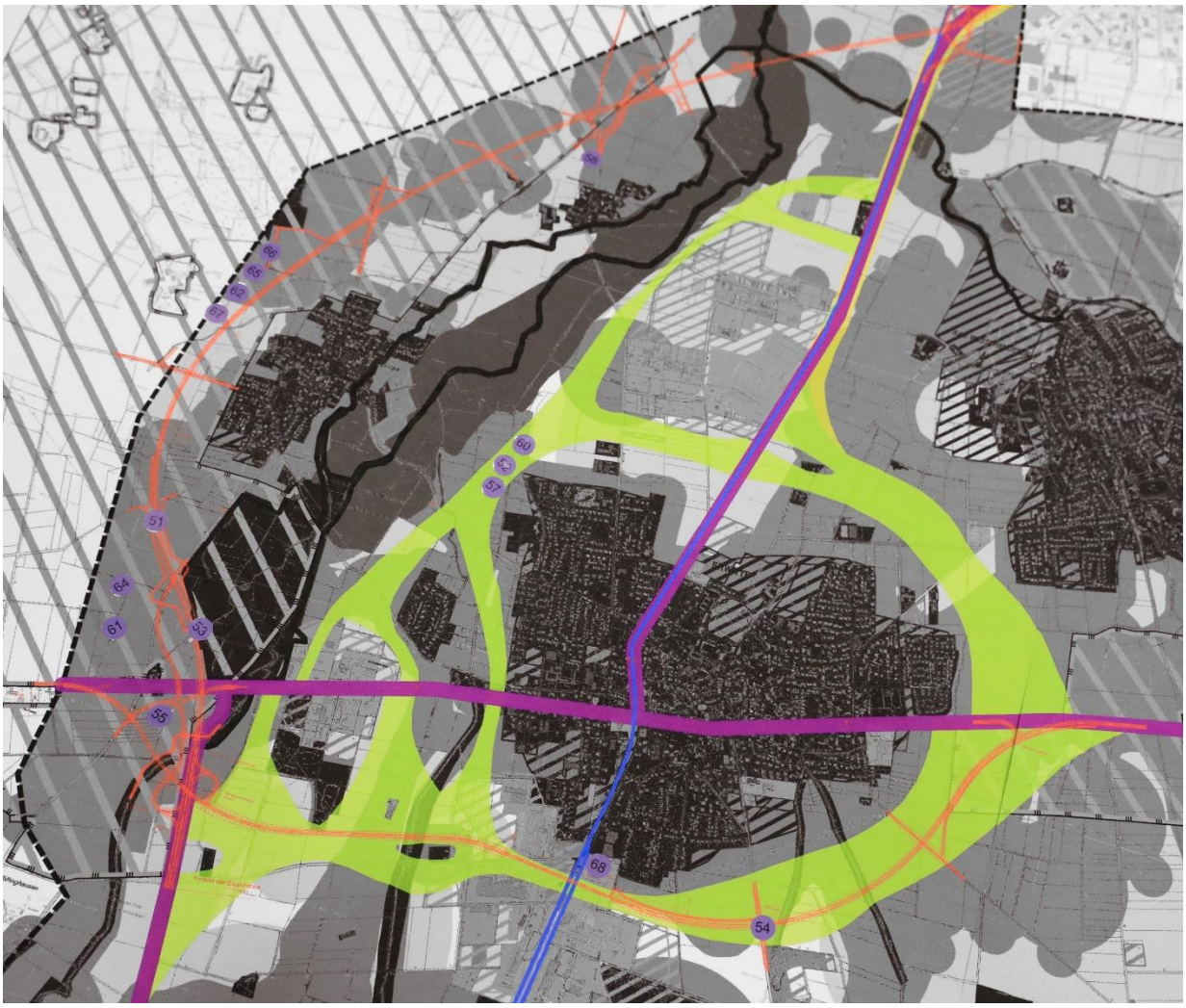
	sondern nach wie vor durch die Kernstadt (über Bahnhofstr.) fahren! Lösung hier dann: Sperrung für LKW
36	Anschlussstelle Gewerbegebiet u. Erwitte-Nord-West -> Schleichverkehr u. Bequemlichkeit verhindern; Stirpe u. Weckinghausen auch angebunden
38 u. 39	Beobachtung für den Fernverkehr Eickeloh; Böckenförde an die B55 über die B1
40	Nur 2-spurig -> ist nicht so „wichtig" wie bei Variante 1
41	Gewerbefläche mit Neubauten prüfen!
51* siehe Bild	Mit Ampelkreuzung, dann kann „Ast" zwischen Gewerbe und Friedenseiche entfallen
52	Anbindung an L 748 MUSS mitgeplant werden, da sonst Verkehr ab Lippstadt-Süd die B55n nicht nutzen würde -> Folge wäre keine Entlastung von Stirpe durch Quellverkehr aus/nach Lippstadt-Süd; viele Fahrer fahren durch Stirpe, um nach Lippstadt-Nord zu Hella-W2 und Thyssum „Rote Erde" führt

51 –



– dann kann „Ast" zwischen Gewerbe und Friedenseiche entfallen

Planfall 3

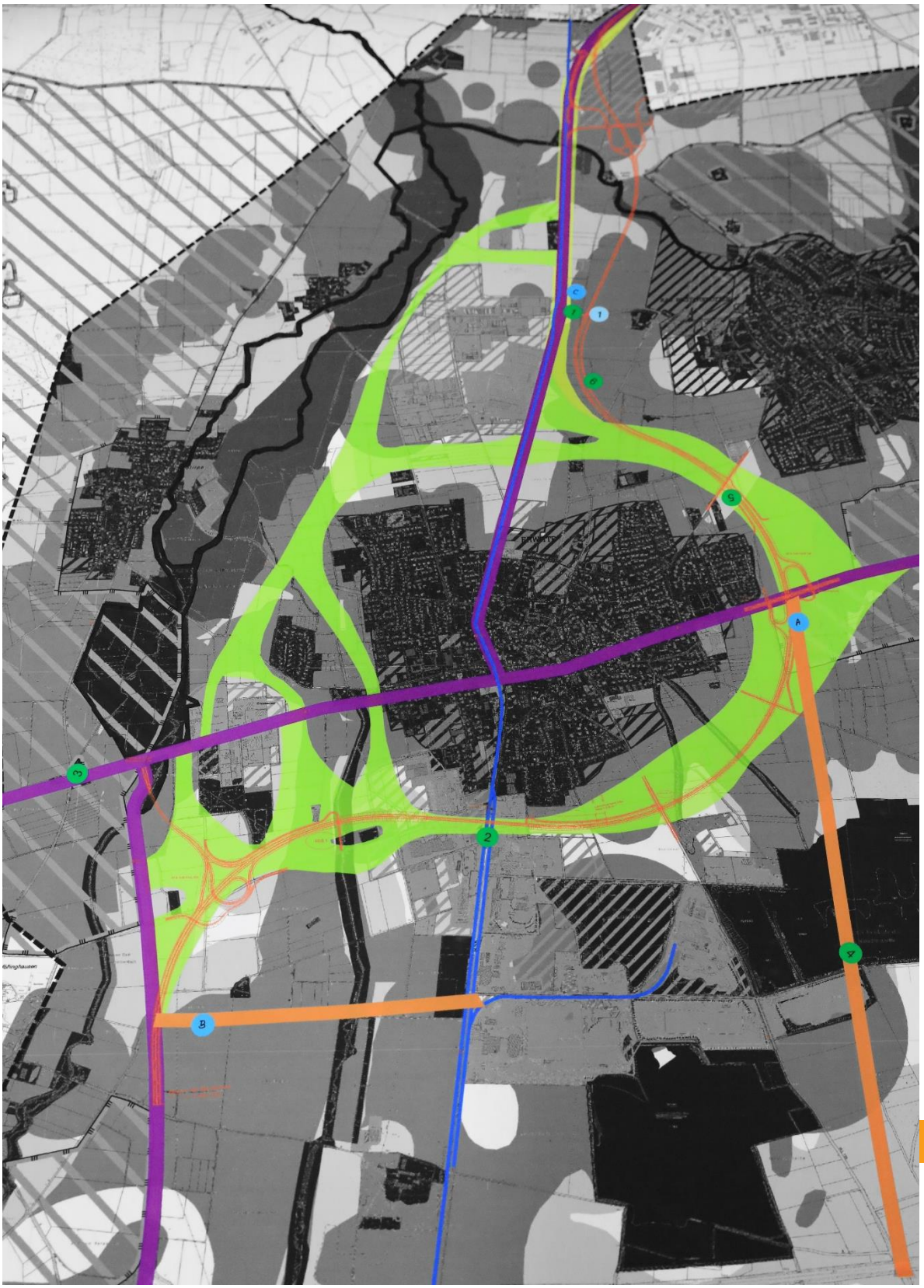


Anmerkungen zu Planfall 3

Zuordnung	Hinweis
51	Trassenverlauf kann in die Erde gelegt werden
53	Verwaltung zum Schutz des NSG Olle Wiese
54	Knotenpunkt an der Berger Str. 1) Zufahrt Feuerwehr; Stützpunkt Berger Str. 2) Anbindung Industrie Süd; Anfahrt über Berger Str. Richtung Süden und dann Hüchtchenweg
67	Ist im Fall der Realisierung der alten Verfahrenstrasse eine Lärmschutzmaßnahme für Stirpe -> erforderlich; vorgesehen
62	Die alte(!) Verfahrenstrasse: sehr lange Trasse; viele Straßen u. Wege wurden gekreuzt (Kosten); belastet bzw. Lärm u. Abgase Stirpe stark; nah am NSG Brockbusch; Vogelschutz EU-Recht (!)
65	Die am 19.9.19 vorgestellten Verkehrszahlen für die Variante mit der alten Verfahrenstrasse sind „geschönt, weil nur diese mit einem zusätzlichen Knoten gerechnet ist
66	Die alte(!) Verfahrenstrasse bietet keine Anschlussmöglichkeit für das Gewerbegebiet Erwitte
68	Es fehlt eine Anbindung der Zementwerke u. der Gewerbebetriebe, die einen großen Anteil der Belastung stellen!
57	Dammhöhe liegt bei ca. 9m zusätzliche Lärmschutz 2,3m = ca. 12m Höhe. Bei 80% Westwind wird der Straßenlärm wieder bis mitten in die Stadt transportiert
58	Schleich-Verkehr zum Gewerbegebiet Erwitte-Nord...?
60	Trasse verläuft durch eine Ausgleichsfläche für das neue Baugebiet
55	Wie kommt man aus der Kernstadt nach Soest? Könnte man den Weg nicht direkter wählen? Wäre eine höhengleiche Kreuzung B1n/Verbindung nach Völlinghausen sinnvoller? Wie werden Radwege gestaltet?
61	FFH-Richtlinie u. Bundes-Naturschutz-Gesetz lassen den Eingriff nicht zu. Selbst wenn Alternativen ausgeschlossen werden können, kann mit Durchführung von Kohärenzmaßnahmen der Fortbestand verschiedener Arten nicht sichergestellt werden
64	Die Trasse wurde aus dem BVWP 2030 gestrichen und durch einen anderen Anschluss an die B1 ersetzt. Es besteht kein Planungsrecht zu dieser Trasse

Planungswerkstatt 2 (Foyer)

Planfall 1



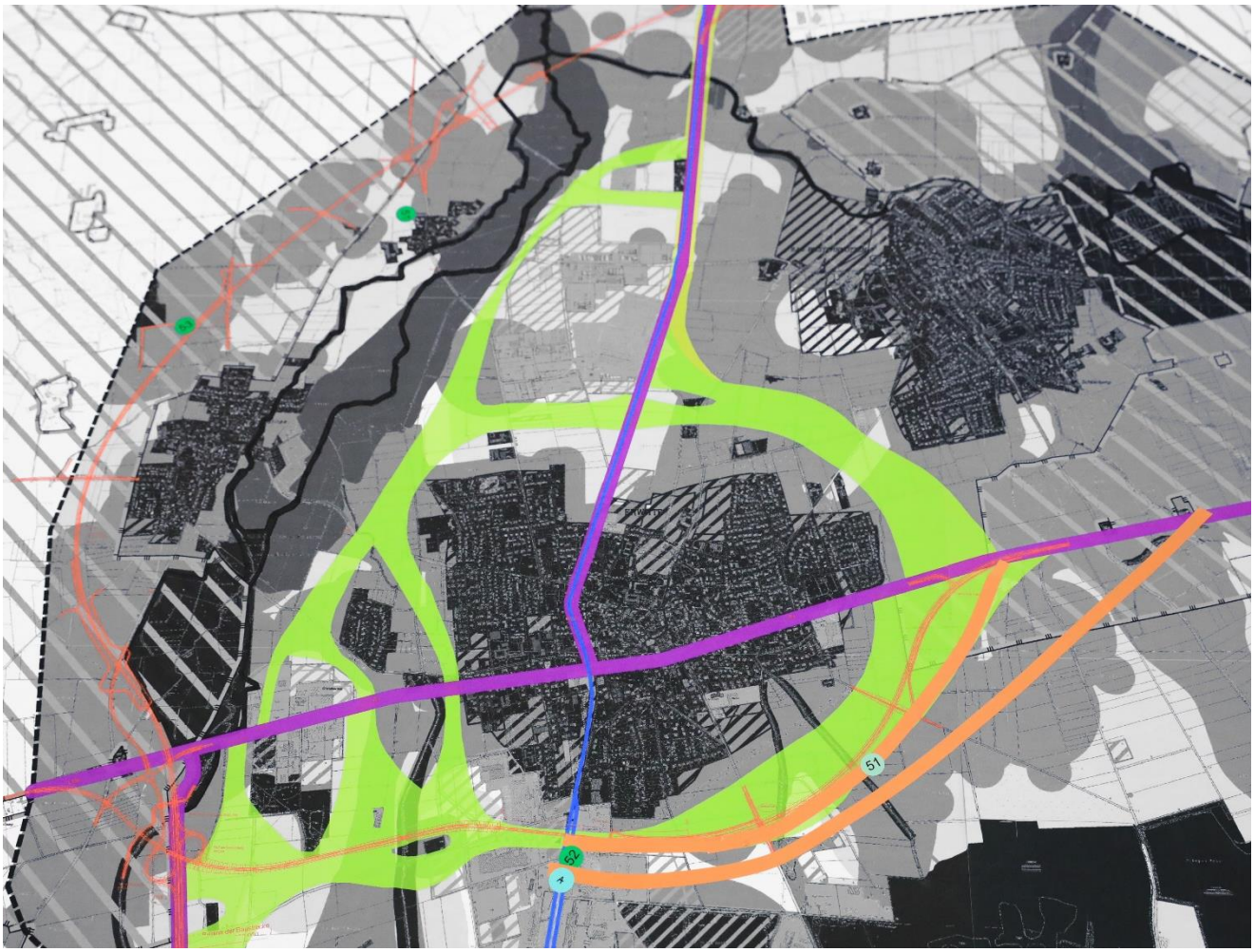
A	Verlängerung der B55n bis zur A44 um den Verkehr nicht um die Stadt, sondern zur Autobahn zu führen; ggf. Verlängerung bis Anröchte, Belecke,
?	Quellenschutz der Sole-Quellen in Bad Westernkotten -> Grundwasserspiegel benötigt für die Schüttung der Quellen
?	Schutz des Status „Bad" -> Lärmschutz; Luftqualität -> regelmäßige Überprüfung auf Einhaltung
B	Anbindung der südlichen Industriegebiete für Plan 1, 2 und 3!
2	Keine Anbindung des Gewerbegebietes = kein Schwerlastverkehr wird aus Erwitte geführt
1	Die Trasse der vorhandenen B55 nutzen; bis Höhe Gewerbegebiet wird an die Umgehungsstr. angebunden
C	Die WLE- Trasse entlang der B55n verlegen: Zementwerke natürlich bei der Linienführung berücksichtigen
5	Geplantes Baugebiet der Stadt Erwitte
6	Schallbelastung der Kliniken durch Damm (ca. 8m) hohen Lärmschutz
4	Abbaugebiet der Zementwerke; teure Brückenlösung
3	Diese Lösung bringt für Stirpe keine Entlastung eher noch eine höhere Belastung
1	Durch die neue Trassenführung ist die Erreichbarkeit des Kurortes über die B55 aus beiden Richtungen: Lippstadt; Erwitte (Autobahn) nicht mehr gewährleistet; Gäste führen weiter z.B. nach Bad Waldliesborn

Planfall 2

Anmerkungen zu Planfall 2

Zuord-nung	Hinweis
D 2	Auffahrt Zementwerke LKW-Verkehr zu/hin zu den Zementwerken Auffahrt -> gilt für alle Varianten B1n
1 u. C	Knotenpunkt 76/79 verlegen nach Punkt 1 -> Punkt C --> direkte Anbindung an Zementwerke Schallschutz
B	Verschiebung der Variante, um die Schallbelastung in Weckinghausen zu minimieren!
A	Um den enormen Flächenverbrauch zu reduzieren, wäre eine kürzere Anbindung an die B55 besser
81	Was ist mit der Zufahrt der Straße „An der Friedenseiche?“ Nicht mehr an die B1 angebunden; Schulbus für Kinder der Friedenseiche
80	Verkehrsknotenpunkt wie in Planfall 3 berücksichtigen
79	Gebiet Auengley Bundesbodenschutz Gesetz DIN 19639 -> hohes Grundwasservorkommen; Bodenverdichtungsempfindlichkeit
78	Keinerlei Entlastung für die L 748; Verkehr in Richtung Lippstadt Süd (Lippe Schüle...) und Nord (Rote Erde) wird weiter durch Stirpe fahren
77	Anbindung Zementwerke/Industrie? Abfahrt?
76	Knotenpunkt verschieben wie in Variante 1

Planfall 3

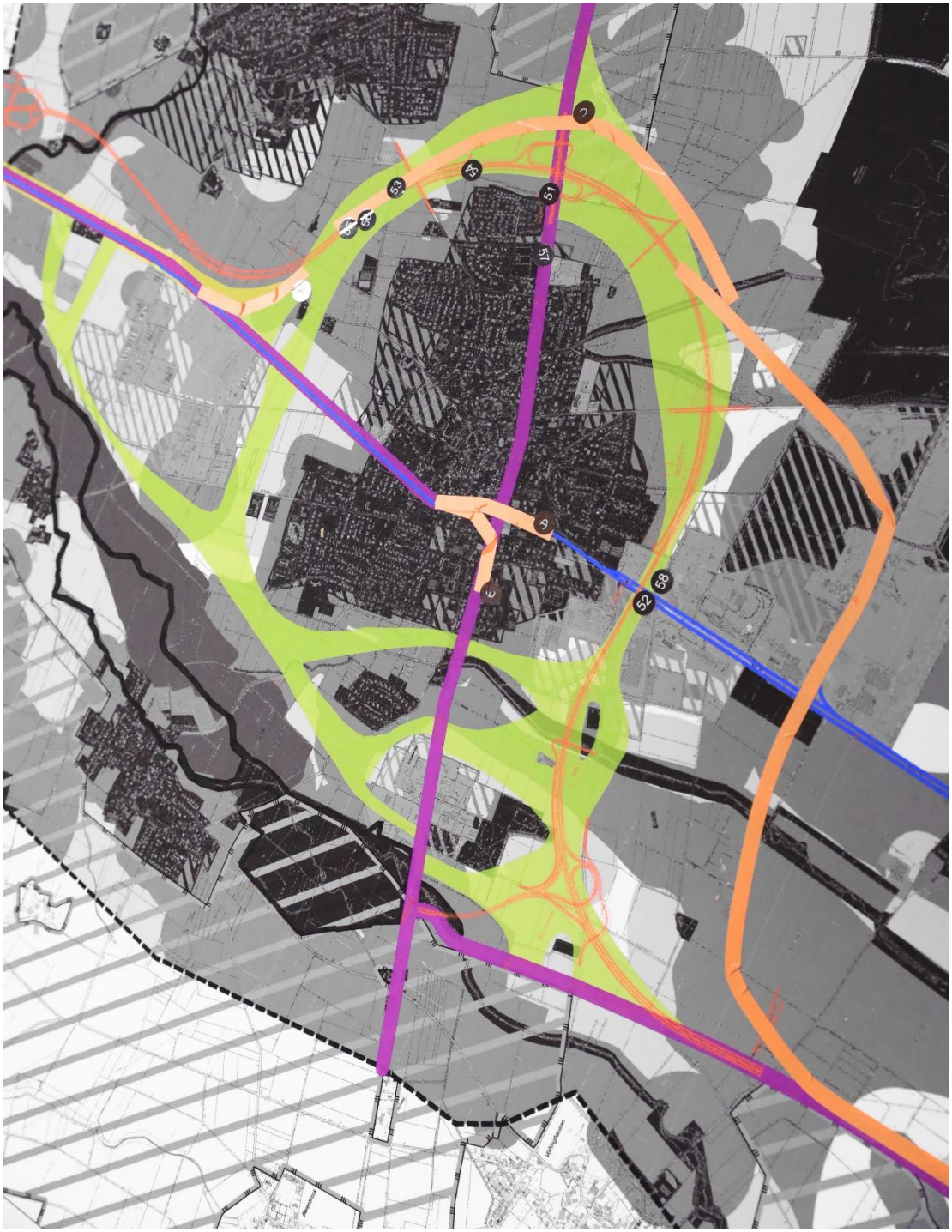


Anmerkungen zu Planfall 3

Zuordnung	Hinweis
51	Linienführung ändern; Schallemission für Anwohner reduzieren
A	Weiterführung der Straße, um das Wohngebiet zu entlasten
52	Eine Anbindung für die Zementwerke ist unabdingbar notwendig
51	Leistungsfähiger Anschluss zum Gewebegebiet Erwitte Nord fehlt. LKWs würden weiterhin durch Erwitte fahren
53	Flächenverbrauch ist bei dieser Variante „viel" zu hoch!
?	Wenn man die WLE hier herumleiten würde, gäbe es fast keinen Stau mehr im Stadtkern; als Alternative zu betrachten

Planungswerkstatt 3 (Foyer II)

Planfall 1

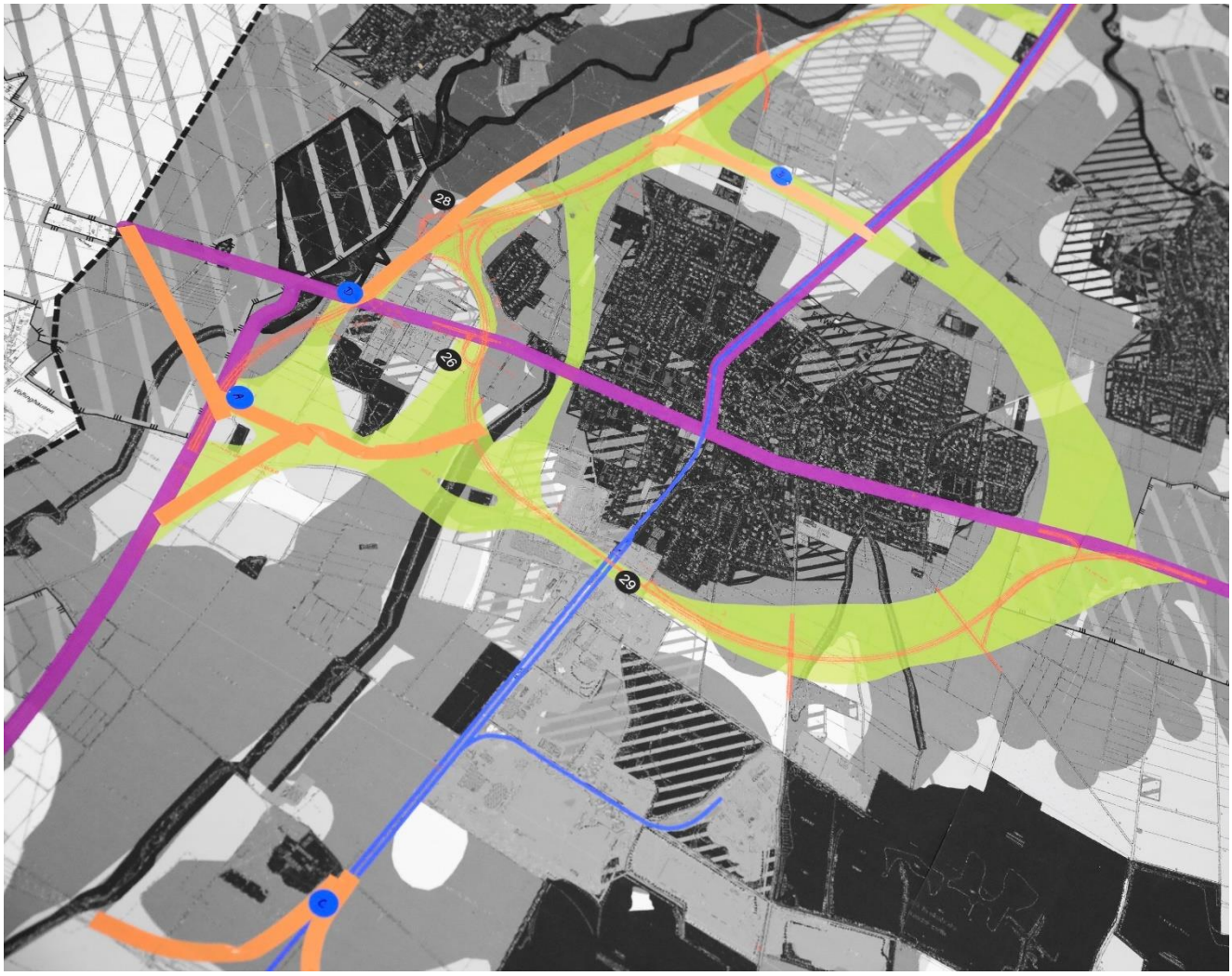


Anmerkungen zu Planfall 1

Zuordnung	Hinweis
A u. 1	Verkürzung der Anbindung an B 55; weniger Flächenverbrauch
B	Neue Trasse würde speziell den Schwerlastverkehr, der von der A44 zu den Zementwerken fährt, außerhalb von bewohnten Gebiet weiterführen
C	Trasse weiter nach Osten vom Wohngebiet abrücken
D 1 D D 2	Ich wünsche mir einen Tunnel ca. 600m von den Planweg bis zum Bahnhof Dabei würde ich 4 Straßen kappen! 1. Ottostr. 2. Freigrafenstr. 3. König- Heinrich Str. 4. Westkampstr. -> nur noch für Fußgänger und Radfahrer -> weniger landwirtschaftliche Fläche zerstören -> den Bürgerinitiativen möglichst gerecht werden (keine Trasse vor meiner Haustür)
E	Einen weiteren Tunnel (zu D) als Beipass zur Hauptbelastungsrichtung des Verkehrs zur A44; Radius ähnlich gestalten wie bei einer Autobahnauffahrt -> übrigens geht nicht, gibt's nicht! Neu Variante 4!
51	Auffahrtsknotenpunkt viel zu nah am Wall bzw. am Wohngebiet
52	Die „Überquerung" der Völlinghauser über die B55 (alt) ist zu eng. Darum sollte diese Stelle auch wegen der Emissionen (Lärm, Feinstaub, etc.) gegenüber der Nähe zum Wohngebiet untertunnelt werden
53	Hier „brüten" ca. ¼ der Erwitter Bevölkerung
54	Schlecht für das Kurbad und führt mitten durch das einzige Naherholungsgebiet Erwittes
55	Das Bruch hat die schützungswürdigsten Böden
56	Das Grundwasser ist im Bruch sehr hoch; zu hoch (zu teuer) um hier tragfähige Straßen in Dammlage zu bauen
57	Der Umleitungsverkehr der A44 für die nächsten 20 Jahre ist nicht berücksichtigt; es stehen etliche Brückensanierungen an
58	Eine Überquerung der jetzigen B55 mit einer Brücke – so nah an dem Wohngebiet? Ohne Anbindung der Hauptachse B55 nach Anröchte an die neue Umgehungsstraße

?	Zerstörung von Naherholungsgebiet, Flora und Fauna; auch hier brüten schützenswerte Vögel

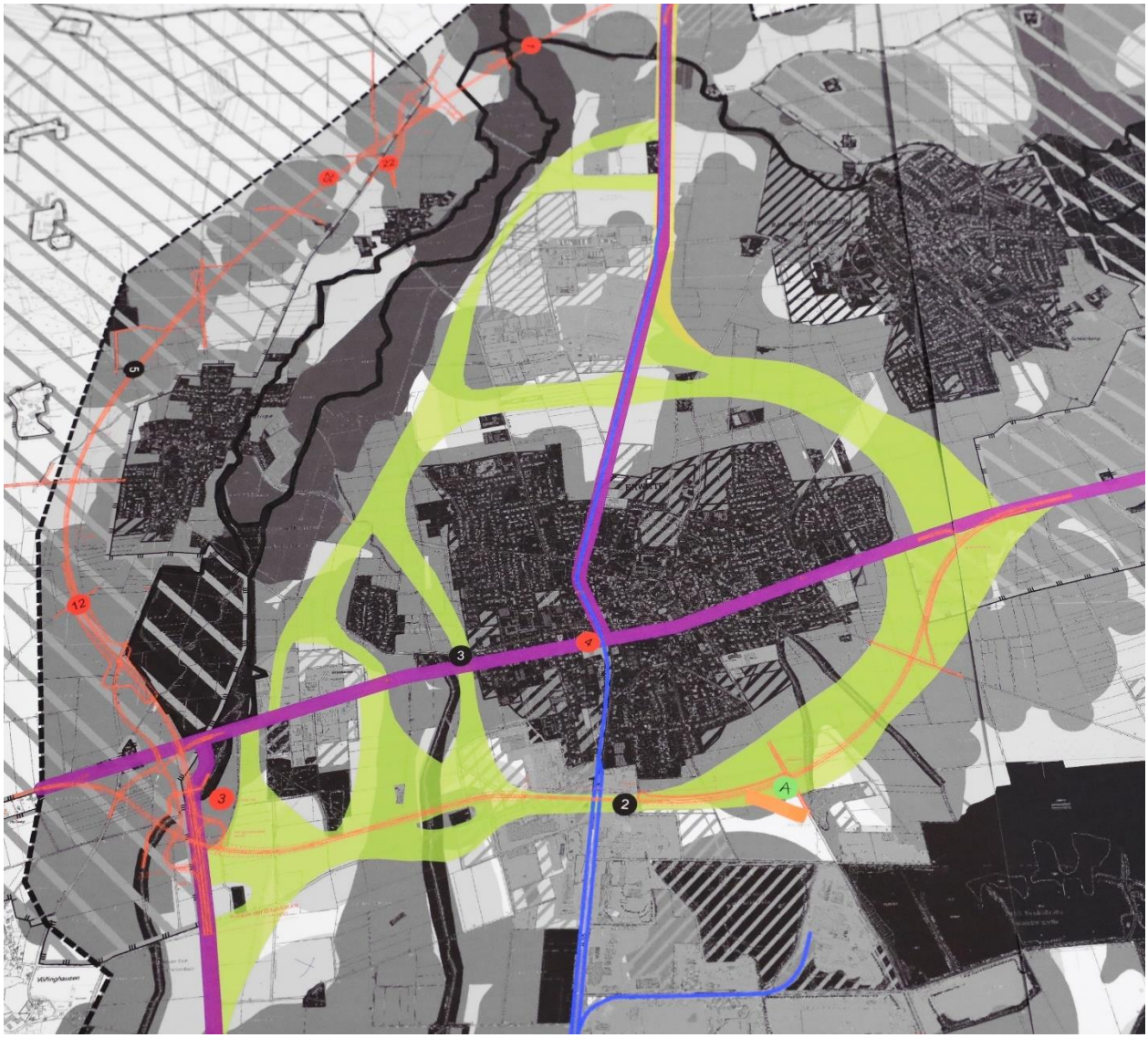
Planfall 2



Anmerkungen zu Planfall 2

Zuordnung	Hinweis
A	Kürzeste Verbindung; geringster Flächenverbrauch im Überschwemmungsgebiet mit Brückenaufständern
A	Verlegung des Knotenpunkts, raus aus der Wohnbebauung; Analog V1.1
B	Kürzere Anbindung an B55; weniger Flächenverbrauch
C	Anbindung der Zementwerke über alte B55 zu A44 ggf. über Anröchte; B1n für das südliche Industriegebiet.
D	Maximalen Abstand zur Friedenseiche realisieren auch auf Kosten von kleinen Ecken des Wasserschutzgebietes
26	Knotenpunkt unterdimensioniert für Verkehrsströme von und nach Soest
28	Der Knoten liegt quasi im Stadt/Wohngebiet; Verlegung, wenn technisch möglich!
29	Keine Hochautobahn mitten durch die Stadt; Trogführung ist so noch an der Stadtmitte zu befürworten: inklusive Schallschutzwand entsteht eine Wand von knapp 15m!

Planfall 3



Anmerkungen zu Planfall 3

Zuordnung	Hinweis
A	Wenn eine B1n gebaut wird, benötigen die Zementwerke hier zusätzliche Ausfahrten
1	Anhand der genannten Zahlen kann es nur die Variante 3 geben. Nur das bringt die Entlastung! Die Autofahrer nutzen den kürzeren Weg, um zur Autobahn zu kommen! LP fährt nicht über B.W. um Erwitte herum, um zur Autobahn zu kommen
2	Das Gewerbegebiet Zementwerke muss ausgeschlossen werden! Durch den zusätzlichen Lärm der B1n werden Lärmwerte an der nächstgelegenen Wohnbebauung stark überschritten! (Lönsstr./Schillerstr.)
3	Die Anbindung der B1n auf dieser Variante ist die beste auch für andere Trassen! Die Routenführung 3 - also diese – ist die den Ort am besten entlastende Straße – sogar für Stirpe!
3	Warum so enge Korridore?
4	Intelligente Verkehrsführung bei Rückstau von PKWs und LKWs von Lippstadt kommend eine intelligente Ampelführung und den PKW-Verkehr durch „Schleusen" an der großen Kreuzung vorbeileiten; LKW-Verkehr läuft weiter über die Kreuzung
5	Für die Menschen die beste Variante; die Vögel werden sich anpassen und eventuell nah neu ansiedeln
12	Entfernung zu bewohnten Flächen ist hier am größten; Kosten/Aufwand des Dammbaus (hier ca. nur 2m) sind hier eher gering
22	Bitte bei der Planung berücksichtigen, dass man mit dem Fahrrad noch nach Lippstadt kommt!
25	Aufgrund des erhöhten Flächenverbrauchs fällt diese Variante eindeutig raus!

Ausblick

Im Nachgang der Planungswerkstatt wird die DEGES alle Hinweise zu den drei visualisierten Grobvarianten auswerten und diese optimieren. Neue, von den Bürger/innen vorgeschlagene Linien, wird die DEGES detaillierter betrachten und in die Planung integrieren, sofern sie technisch machbar sind. Sollten die vorgeschlagenen Linien technisch nicht umsetzbar sein, begründet die DEGES dies beim Infomarkt am 10.12.2019.

Auf dem Infomarkt werden die ausgearbeiteten Varianten gezeigt, die die DEGES weiterverfolgt. Eine Vorzugsvariante steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest. Sie steht erst voraussichtlich Mitte 2020 fest, wenn die DEGES alle Varianten nach den vorgegebenen Kriterien abgewogen hat (Verweis auf Kriterien im Anhang).

Die Visualisierung der Grobvarianten mit Hilfe eines 3D-Computerprogramms, kann die DEGES leider nicht zum Download zur Verfügung stellen, da die Software extrem viel Speicherplatz verbraucht.

Dokumentation: IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Anhang

Abwägungskriterien

Hauptkriterium	Unterkriterien
1. Raumstrukturelle Wirkungen	Raumordnung
	Städtebau
2. Verkehrliche Beurteilung	Entlastungswirkung/Verkehrswirksamkeit
	Verkehrsqualität
3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	Strecke und Ingenieurbauwerke
	Knotenpunkte
4. Umweltverträglichkeit	Schutzgüter gemäß UVS
	Natura 2000 Gebietsschutz/europäischer Artenschutz
5. Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten
	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
6. Immissionstechnische Beurteilung	Schall
	Lufthygiene
7. Technik und Realisierung	Strecke und Knotenpunkte
	Ingenieurbauwerke
	Sonstiges