

BESCHLUSSVORLAGE AN:

☐ Öffentl. Sitzung	☐ Nichtöffentl. Sitzung	Gremium
von:		Bezirksvertretung Brackel
StA, Geschäftszeichen 61/3 - 1		Ausschuß für Stadtent-
F 2 37 49 Datum 05.05.88		wicklung und Planung
zuständiger Dezernent Prof.Dr.-Ing.Gellinek		

BETREFF ☐ (Kurzfassung, vollständiger Text auf Blatt 2)

Untersuchung von Alternativen für die Trassenführung der L 663 n im Raum Dortmund-Wickede/Unna-Massen hier: Ergebnisbericht

☐ Genehmigung eines Eilbeschlusses ☐ Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung

Ist die Maßnahme unter stadtentwicklungsplanerischen Gesichtspunkten zu beurteilen? ☐ ja, siehe Sachverhalt ☐ nein ☐ Ist das Vorhaben in der MIP enthalten? ☐ ja, für 19 ☐ nein

Nur bei Bauvorhaben: ☐ Grundsatzentscheidung ☐ zur Grundsatzentscheidung vom ☐ Ausführungsentscheidung (Baubeschluß)

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

☒ Keine haushaltsmäßige Berührung		☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt	
zuständiger Haushalt		Haushaltsstelle	
☐ Verw.-H. ☐ Verm.-H.			
Gesamtkosten der Maßnahme		Zuschußfähige Maßnahme	
DM ☐ ja ☐ nein		Ggf. Höhe des Zuschusses	
jährliche Folgekosten	Personalkosten DM	Sachkosten DM	Kalkul. Zinsen DM und Abschreibungen DM
Zu erwartende Einnahmen	Zu erwartende Minderausgaben	Bei überplanmäßigen Ausgaben und/oder Erhöhung der Gesamtkosten:	
jährl. DM	jährl. DM	Bisherige Beschlüsse:	
Bisherige Gesamtkosten:		Neue Gesamtkosten:	
Bei überpl. und außerpl. Ausgaben: Deckung			

Sind bei der Maßnahme Gleichstellungsgesichtspunkte zu berücksichtigen? ☐ ja ☒ nein

BESCHLUSSVORSCHLAG

Sachverhalt siehe Blatt 2

+

Anlagen

Der Ausschuß für Stadtentwicklung und Planung nimmt den Bericht über das Ergebnis der gutachterlichen Stellungnahme zur Trassenführung der L 663 im Bereich Dortmund-Asseln, Dortmund-Wickede und Unna-Massen sowie die Stellungnahme der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung für die Trassenvarianten A und A^x eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen und das Ergebnis im Herbst 1988 dem Ausschuß für Stadtentwicklung und Planung vorzustellen.

10/2-Lg.-118

H i n z

~~Ob~~ Stadtdirektor

Stadtrat

mitgezeichnet

Stadtkämmerer

Fortsetzung der

BESCHLUSSVORLAGE AN:

von: StA/Geschäftszeichen	F	Datum	Blatt Nr.
61/3 - 1	2 37 49	05.05.88	- 2 -

☐ Betreff (vollständiger Text) und Sachverhalt ☐ Sachverhalt
1. Anlaß und Auftrag

Die Stadt Dortmund hat zu Beginn des Jahres 1987 an Prof. Dr.-Ing. Strack den Auftrag zu einer gutachterlichen Stellungnahme zur Trassenführung der L 663 n im Bereich Dortmund-Wickede/Unna-Massen vergeben. Anlaß hierfür war die Kritik der Stadt Unna an der geplanten Verknüpfung der L 663 n mit der Dortmunder Straße in Unna-Massen. Es wurde befürchtet, daß aufgrund dieses Verkehrskonzeptes die Ortsdurchfahrt der L 665 im Ortskern von Unna-Massen (Massener Hellweg/Hansastraße) eine stärkere Verkehrsbelastung erhalten würde. Von der Stadt Dortmund werden daher Lösungsansätze erwartet, die sowohl die Belange der Stadt Unna, der Stadt Kamen - die u. U. auch von der Planung betroffen sein kann - und auch des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe als Baulastträger berücksichtigen.

Der Gutachter hatte die Aufgabe

- die vom Planungsamt erstellten Alternativen hinsichtlich ihrer Verkehrswertigkeit, der Entlastungswirkung für die Ortskerne Asseln und Wickede sowie der Belastung des Freiraumes zu bewerten und evtl. neue Varianten zu entwickeln;
- sowie alternative Anbindungen der L 663 n an das vorhandene Straßennetz der Stadt Unna unter Berücksichtigung der Straßennetzkonzeption der Städte Unna und Kamen, die von Prof. Dr.-Ing. Strack entwickelt wurden, vorzuschlagen.

2. Ergebnis des Gutachtens

Nach Auffassung von Prof. Dr.-Ing. Strack ist unter der Voraussetzung, daß die Wohnqualität in Asseln und Wickede und die Attraktivität des Hellweges als Geschäftsstraße verbessert werden sollen, der Bau einer tangentialen Entlastungsstraße notwendig, da diese Ziele nur durch die Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen in dem og. Bereich zu erreichen sind.

Neben den fünf von der Stadt Dortmund vorgegebenen Alternativen (einschließlich des Prognose-Null-Falles) hat der Gutachter noch mehrere Varianten entwickelt, die er in die Untersuchung einbezogen hat (siehe Anlage). Während zu den Alternativen Null, A, B, C und D die Verkehrsmengen aus Netzberechnungen vorlagen, die vom Planungsamt durchgeführt worden sind, wurden die mengenmäßigen Auswirkungen der zusätzlichen Varianten E, D/F, D/H, K abgeschätzt. Weiterhin hat Herr Strack den Freiraum im Untersuchungsgebiet in folgende zwei Kategorien unterteilt:

Fortsetzung der

BESCHLUSSVORLAGE AN:

von: StA/Geschäftszeichen	F	Datum	Blatt Nr.
61/3 - 1	2 37 49	05.05.88	- 3 -

☐ **Betreff (vollständiger Text) und Sachverhalt**
☐ **Sachverhalt**

- landwirtschaftliche Fläche, stark strukturierter, parkähnlicher Charakter;
- landwirtschaftliche Fläche, ausgeräumte Landschaft

Darüberhinaus wurden in die Bewertung der Alternativen Abschätzungen der Beeinträchtigungen durch Lärm- und Abgasimissionen, die Trennwirkung von Straßen und die Naherholungsfunktion als qualitative Aspekte mit einbezogen.

In dem sehr vereinfachten Bewertungsverfahren wurden die Alternativen B (L 663 n eingeschwenkt in die Gudrunstraße) und C (L 663 n bis Pleckenbrink) aufgrund der erheblichen Eingriffe in die städtebauliche Substanz und wegen der geringen Entlastungswirkung für den Hellweg nicht weiter verfolgt, ebenso die Alternative E, die den Freiraum nördlich Asseln und Wickede sowie den Ortsteil Wasserkurl (Stadt Kamen) zerschneidet.

Für eine differenzierte Entscheidung verblieben damit die Alternativen A (geplante Führung der L 663 n mit Einschwenken in die Dortmunder Straße) und D (südliche Umgehung der Ortsteile Asseln und Wickede) einschließlich der zugehörigen Varianten. Der Gutachter empfiehlt, der Alternativen D/H - D - D/F bzw. D/G aus folgenden Gründen den Vorzug vor der Alternative A zu geben:

- Die parkähnlichen landwirtschaftlichen Flächen zwischen Asseln und Wickede sind für die Naherholung von Bedeutung, wohingegen die ausgeräumten landwirtschaftlichen Flächen südlich Asseln und Wickede nur geringen ökologischen Wert haben.
- Der Lärmschutzwall für die Trasse A stellt eine schwere zusätzliche Zäsur dar, während der Immissionsbereich der Trasse D zum einen durch den Verkehrslandeplatz vorbelastet und zum anderen durch seine hangseitige Lage gegenüber der Wohnbebauung abzuschirmen ist.
- Der Freiraum südöstlich von Wickede ist bereits durch das Gewerbegebiet belastet, so daß es nahe liegt, die Trasse (D/F) durch dieses Gebiet zu führen.

Da die Entlastungswirkung der Trasse D für den Hellweg deutlich geringer ist als die der Trasse A, ist durch eine zügige Führung im Brackeler Feld (D/H) und im Bereich des Gewerbegebietes Wickede (D/F) - nach Abschätzung von Prof. Dr.-Ing. Strack - die Verkehrswertigkeit zu erhöhen.

Fortsetzung der

BESCHLUSSVORLAGE AN:

von: StA/Geschäftszeichen 61/3 - 1	F 2 37 49	Datum 05.05.88	Blatt Nr. - 4 -
---------------------------------------	--------------	-------------------	--------------------

☐ Betreff (vollständiger Text) und Sachverhalt ☐ Sachverhalt

- Darüberhinaus kann durch eine Verbindungsspanne (VS) im Brackeler Feld der Verkehr aus dem Bereich Husen/Kurl direkt auf die L 663 n geführt werden, ebenso wie durch die Verbindung K im Bereich Wickede-Süd, die einen zusätzlichen Anschluß an die Wickeder Chaussee und evtl. an die A 44 in Höhe Oelpfad (Holzwickede) ermöglicht. Auf dem Hellweg im Bereich Asseln und Wickede sind außerdem verkehrsreduzierende Maßnahmen durchzuführen, die jedoch den ÖPNV nicht behindern dürfen.

Die Anbindung der L 663 n an das Straßennetz der Stadt Unna stellt nach Ansicht von Prof. Dr.-Ing. Strack kein Problem dar, da sowohl die Trasse A als auch die Trasse D mit den Anschlußvarianten F 1 - F 3 keine zusätzlichen Belastungen in Unna-Massen erzeugt. Die beste Lösung stellte jedoch die Verlängerung der Trasse A (nach Osten parallel zur S-Bahn) ^xzur bis ^xWesttangente Unna, die parallel zur A 1 verläuft, dar, da hierdurch der Ortsteil Unna-Massen vom Verkehr entlastet werden kann. Dieser Vorschlag ist auch Bestandteil der Straßennetzkonzeption der Städte Kamen und Unna.

3. Stellungnahme der Verwaltung

Nach eingehender Prüfung der gutachterlichen Stellungnahme kommt die Planungsverwaltung zum Ergebnis, daß der Empfehlung von Prof. Dr.-Ing. Strack für die Trasse D/H - D-D/F einschließlich den Verbindungsspannen VS und K aus folgenden Gründen nicht gefolgt werden kann:

- Der Verkehrswert der Trasse D und damit die Entlastung des Hellweges ist deutlich geringer als bei der Trasse A, da sowohl im Ortsteil Asseln als insbesondere auch im Ortsteil Wickede die Schwerpunkte der Bebauung nördlich des Hellweges liegen. Der Ziel- und Quellverkehr für diese Gebiete mit Zielrichtung West (u. a. Innenstadt) bzw. Ost (u. a. Unna) würde den Hellweg als Fahrroute wählen, um erst westlich Asseln bzw. östlich Wickede die "Entlastungstrasse" zu erreichen. Will man jedoch den gewünschten Entlastungseffekt für den Hellweg erreichen, müßten dort umfangreiche verkehrsreduzierende Maßnahmen durchgeführt werden, um diese Verkehrsströme zu zwingen, den Hellweg zu queren und durch die wenigen Unterführungen der S-Bahn Strecke Dortmund - Unna die Trasse D zu erreichen. Die verkehrsreduzierenden Maßnahmen auf dem Hellweg würden jedoch zu Behinderungen des öffentlichen Personenverkehrs (Straßenbahn und Bus) führen, was nicht Ziel der Planung sein kann.

Fortsetzung der

BESCHLUSSVORLAGE AN:

von: StA/Geschäftszeichen	F	Datum	Blatt Nr.
61/3 - 1	2 37 49	05.05.88	- 5 -

☐ **Betreff (vollständiger Text) und Sachverhalt** ☐ **Sachverhalt**

- Für den die Stadtgrenze überschreitenden Verkehr aus Kamen stellt die Trasse D einen erheblichen Umweg dar, der zwar zügig befahren werden kann, jedoch eine wesentlich geringere Entlastungswirkung sowohl für den Hellweg als auch für den Bereich Husen, Kurl (Fleier) aufweisen wird als die Trasse A, die für den Raum nördlich des Hellweges sehr gut zu erreichen ist.

Die Trasse D liegt im Einzugsbereich der parallelgeführten Wickeder Chaussee und der B 1 und konkurriert mit beiden Verkehrswegen.

Die empfohlene Verbindung K - D/F zwischen A 44 und Dortmunder Straße entspricht annähernd der geplanten L 821 n, die derzeit von der Stadt Unna abgelehnt wird. Sie bedeutet einen erheblich stärkeren Eingriff in den Freiraum (geplante Gründverbindung) der Stadt Unna als die Trasse A zwischen Stadtgrenze und Dortmunder Straße (Dollersweg).

Weiterhin ist ungeklärt, wie die Trasse D/F durch das Gewerbegebiet Wickede-Süd geführt werden kann.

- Die Trasse D/H mit der Verbindungsspanne VS zerschneidet in vollem Umfang das Brackeler Feld. Zwar wird der Verkehr aus dem Bereich Kurl/Husen direkt auf die L 663 n geführt, die Nord-Süd gerichteten Verkehre verlaufen jedoch weiterhin durch den Ortsteil Asseln, da der Gutachtertorschlag auf die geplante L 556 n zwischen der Kleingartenanlage "An der Asselburg" und dem Hellweg verzichtet. Nach unserer Auffassung ist zum einen der Eingriff durch die Trasse A in Verbindung mit der L 556 n (westliche Ortsumgehung Asseln) erheblich geringer und zum anderen ist die Verkehrswertigkeit bei Weitem höher einzuschätzen als die der Trassen D/H und VS.
- Darüber hinaus wird das Verschwenken der D/H - D - D/F Trasse aus der nördl. Randlage der Hellwegorte in die südl. Randlage der Hellwegorte unter Kreuzen des Hellweges auch die Verkehrsverteilung auf den Ost-West geführten Straßen zu Ungunsten des Hellweges vor allem auch in Brackel beeinflussen, was ebenfalls nicht Ziel der Planung ist.
- Die Zuordnung der Qualität des Freiraumes zu den beiden Kategorien "ausgeräumte und stark strukturierte parkähnliche Landschaft" muß differenzierter durchgeführt werden, ebenso ist die Naherholungsfunktion nicht nur auf den Bereich nördlich von Asseln und Wickede beschränkt, sie wird auch im Freiraum südlich dieser beiden Ortsteile wahrgenommen.

Fortsetzung der

BESCHLUSSVORLAGE AN:

von: StA/Geschäftszeichen	F	Datum	Blatt Nr.
61/3 - 1	2 37 49	05.05.88	- 6 -

☐ Betreff (vollständiger Text) und Sachverhalt ☐ Sachverhalt

Es ist bekannt, daß die Qualität des Freiraumes nordöstlich von Wickede, der von der Trasse A in Anspruch genommen wird, besonders hoch einzuschätzen ist. Das landschaftspflegerische Gutachten, das im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes B 177 erstellt wurde, hat jedoch deutlich gemacht, daß der geplante Eingriff durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden kann. Im übrigen stellt der Lärmschutzwall im Zuge der Trasse A zumindest für die Erholungsfunktion keine Zäsur dar, vielmehr bleiben in der Planung die heute vorhandenen Fuß- und Wirtschaftswegeverbindung in vollem Umfang erhalten.

- Schließlich muß noch darauf hingewiesen werden, daß die geplante L 663 n östlich der Flughafenstraße bis Dollersweg (Trasse A) aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und Entlastungswirkung für den Hellweg im Landesstraßenbedarfsplan (Landesstraßenausbaugesetz vom 17. 12. 1987) in die Stufe 1 (Bedarf) aufgenommen wurde. Gleiches gilt im übrigen für die L 556 n als westliche Ortsumgehung von Asseln.

Aus den genannten Gründen sollte der Empfehlung von Prof. Dr.-Ing. Strack, die Trasse D/H - D -D/F zu wählen, nicht weiter gefolgt werden.

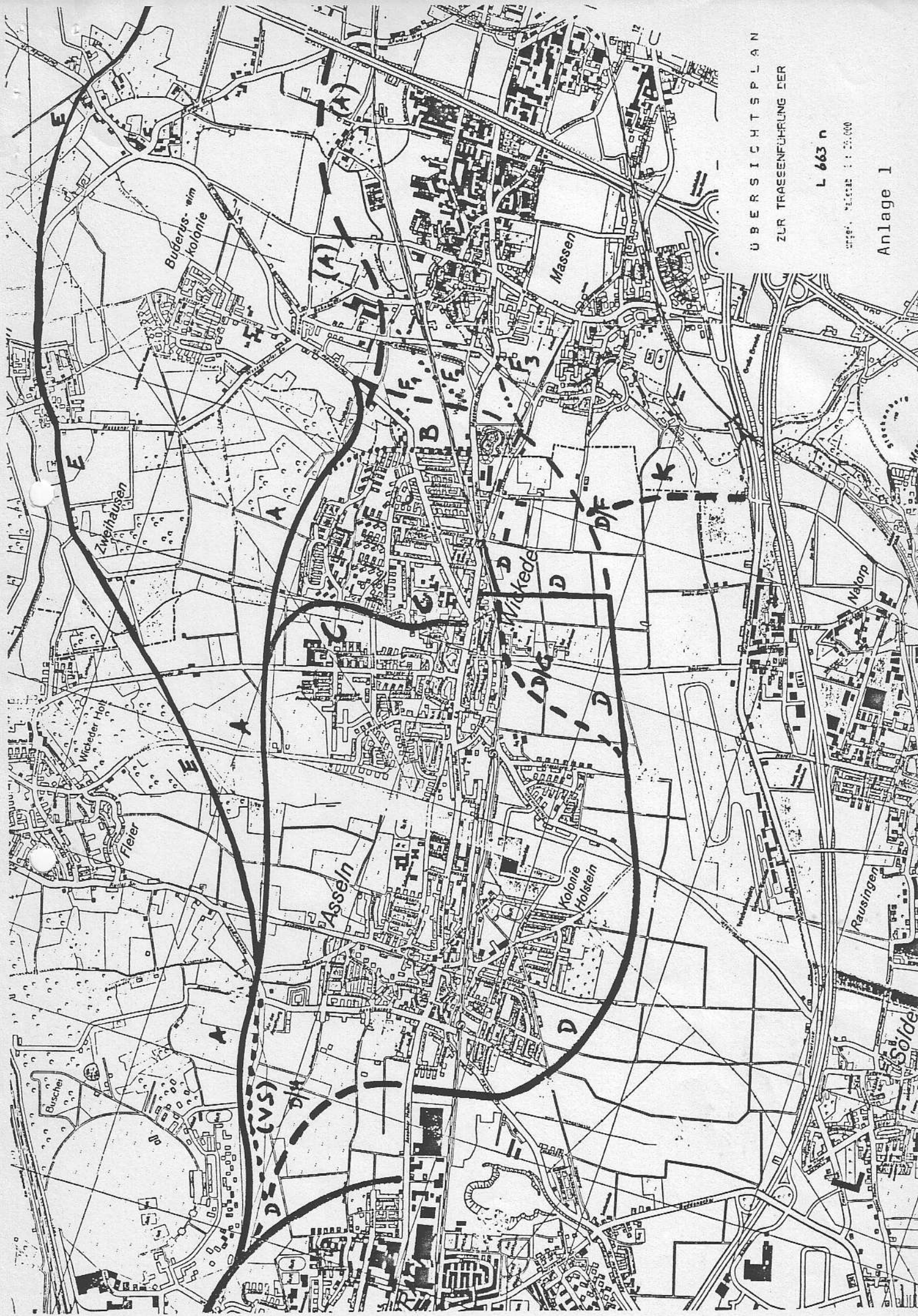
4. Weiteres Vorgehen

Den weiteren Planungen für die L 663 n östlich der Asselburgstraße/Kurler Straße sollte im Prinzip die Trasse A zugrunde gelegt werden. In Gesprächen zwischen der Stadt Unna und der Stadt Dortmund wurde inzwischen noch eine neue Variante (A^x), der Trasse A vorgeschlagen, die in Höhe Pleckenbrink nach Norden verschwenkt und gegenüber der Buderuskolonie an der Stadtgrenze Kamen in die Wasserkurler Straße einmündet. Die Verwaltung schlägt vor, für die Trasse A und die Variante A^x eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, die zur Zeit bereits vorbereitet wird. Das Ergebnis der UVP soll im Herbst 1988 dem Ausschuß für Stadtentwicklung und Planung vorgestellt werden, um auf dieser Grundlage die Abstimmung mit der Stadt Unna fortzuführen.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung ergibt sich aus § 28 Abs. 2 GO NW.

Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 13 b Abs. 5 GO NW in Verbindung mit § 15 Abs. 5 Buchstabe C, der Hauptsatzung der Stadt Dortmund

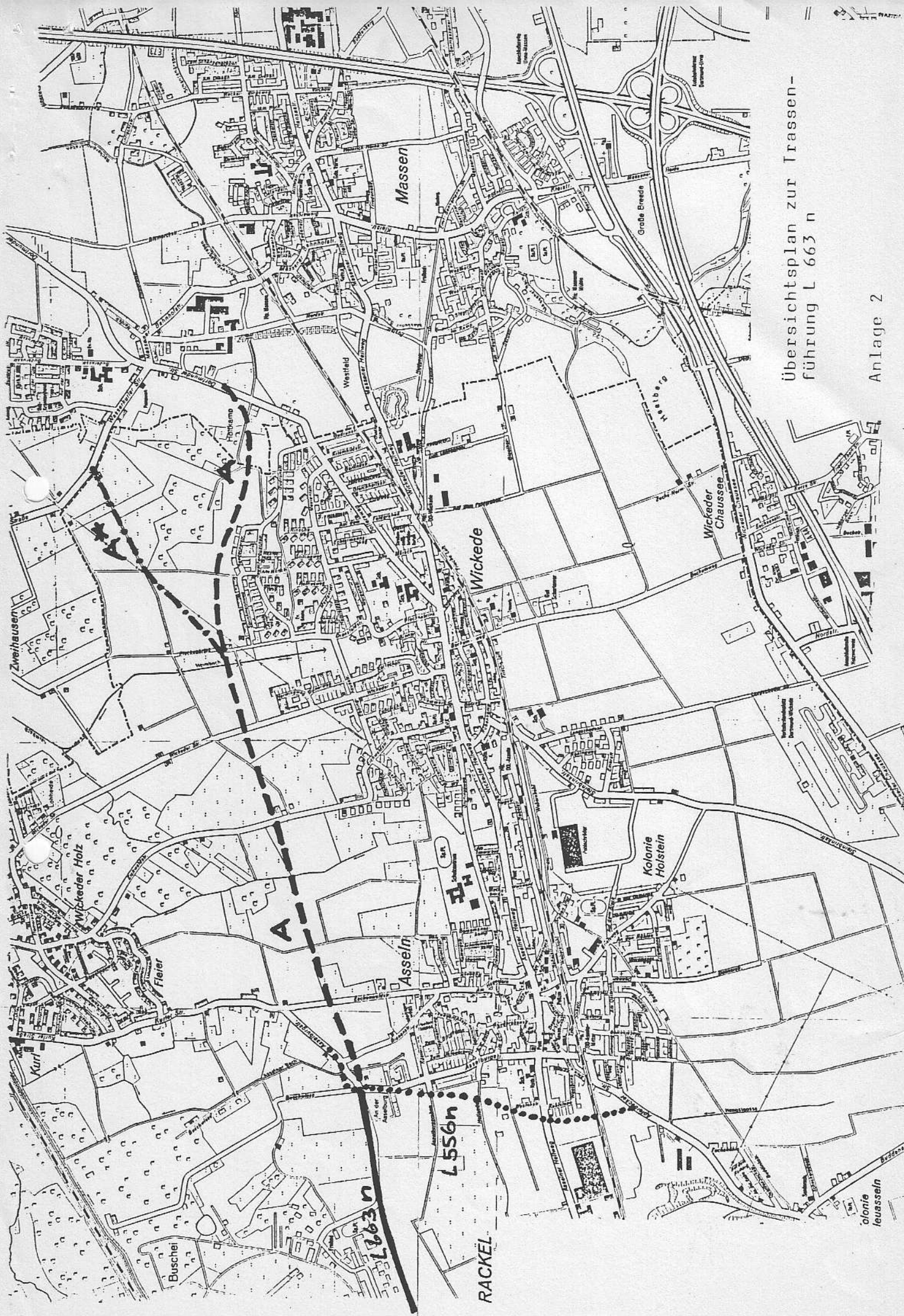


ÜBERSICHTSPLAN
ZUR TRASENFÜHRUNG DER

L 663 n

Maßstab 1 : 25.000

Anlage I



Übersichtsplan zur Trassen-
führung L 663 n