

Stellungnahme zum nördlichen Abschnitt B238n  
aus städtebaulicher Sicht

Die städtebaulichen Wirkungen einer stadtnahen Umgehungsstraße sind ähnlich den früheren Stadtmauern – sie begrenzen den Siedlungsraum gegenüber der freien Landschaft. Außerdem haben sie einen absperrenden Charakter zwischen Siedlung und Naherholungsraum für die Bewohner. Anders als bei den Stadtmauern gehen von diesen Straßen leider erhebliche Emissionen aus. Gegenüber den im Gutachten bereits genannten Argumenten können hier keine wesentlichen neuen vorgebracht werden.

Einige städtebaulich besonders relevante Aspekte werden jedoch in knapper Form hier aufgelistet:

Variante Iva

1. Siedlungserweiterungen nach Norden und Nordwesten sind mit dieser Trassenführung für die Zukunft ausgeschlossen. Das sind etwa 15 ha Siedlungsfläche.
  
2. Die Wohnqualität in den nördlichen Siedlungsbereichen wird erheblich verschlechtert:  
insbesondere durch Verlärmung der Gärten und Freibereiche, die in den wärmeren Jahreszeiten wichtige Lebens- und Erholungsräume darstellen. Selbst wenn die Richtwerte bzgl. Tag- und Nachtwerten für Wohngebiete eingehalten werden sollten, ist der Kraftfahrzeuglärm gerade in einer unvorbelasteten Situation in den Freibereichen sehr störend.  
Die Entfernungen zu diesen Wohnsiedlungen oder anderen wichtigen Einrichtungen betragen ca:

- Siedlung Stönebrink:	60 m
- Klinikum Lippe, Freibereiche:	230 m
Gebäude:	450 m
- Krankenhaus St.Loyen, Freibereich:	0 m
Gebäude:	70 m

- Siedlung Musikviertel:	120 m
- Baudenkmal Steinmühle:	50 m
- Siedlung Gosebrede:	200 m
- Kleingärten:	0 m
- Kindergarten Dewitzstraße:	130 m
- Siedlung Alter Knick:	240 m
- Siedlung Sommerhäuschenweg:	300 m
- Siedlung Balsterhöhe:	300 m

Einzelne Gebäude sind noch stärker betroffen, da sie z.T. unmittelbar an der Trasse stehen

3. Die außerordentlich siedlungsnahe Führung behindert für große, bevölkerungsstarke Wohngebiete den Zugang in das Naherholungsgebiet Ilse- und Radsiekniederung. Vorhandene Wege werden z.T. gekappt oder umwegig neu geführt (z.B. Steinmüllerberg).

Variante II:

Die Variante II führt in einem Abstand von zwischen 200 m (Freibereich Krankenhaus St.Loyen) und max. 450 m (Siedlung Sommerhäuschenweg) um die nordwestlichen Siedlungsbereiche herum. Sie überquert die Ilse südlich des Raumüllerweges sowie östlich des Entruper Weges am Nordende des Freibereiches der Steinmühle, etwa 200 m südlich der Siedlung Reherberg. Sie verläuft dann in einem Abstand von ca. 50 bis 100 m zwischen Düsterntwete und Radsiekbach bis zur Einmündung in die Rintelner Straße im Bereich der „Quelle“. Die Variante II hat im Bereich Entruper Weg eine Dammlage von ca. 7 m Höhe östlich und westlich der Brückenüberführung mit entsprechender optischer und verlärmender Auswirkung. Die Variante II durchschneidet den gesamten Landschaftsraum des Ilse- und Radsiekbachlaufes und macht ihn für Naherholung unbrauchbar.

Verkehrsbelastung / Verkehrslärm

Eine Betrachtung der Lärmauswirkung fehlt in der UVS.

Nach der 16. BIMSCH VO dürfen folgende Lärmpegel für Wohnge-

biete nicht überschritten werden:

59 dB (A) tags  
49 dB (A) nachts.

Für besonders schutzwürdige Einrichtungen wie z.B. Krankenhäuser gelten erheblich niedrigere Werte.

Es kann zu Recht bezweifelt werden, ob diese Werte bei der Variante IVa ohne zusätzlichen Schallschutz an allen Stellen einzuhalten sind.

Die Verkehrsuntersuchung beinhaltet Verkehrsprognosen für das Jahr 2015 für

- die Null-Variante (d.h. ohne 238n)
- die Varianten II, IV und V der B 238n
- sowie für die übrigen Varianten, die hier jedoch nicht relevant sind.

Bei der Null-Variante werden für die Gosebreite / Richard-Wagner-Straße zwischen 23.750 und 25.100 KfZ/Tag prognostiziert. Bei Umsetzung der Variante II oder IVa werden für Gosebreite / Richard-Wagner-Straße zwischen 18.200 und 19.300 KfZ/Tag prognostiziert, für die B 238n selbst eine Verkehrsbelastung von zwischen 9.050 und 9.200 KfZ/Tag.

D.h. die max. Verkehrsbelastung auf dem westlichen Teil des nördlichen Innenstadtringes hat eine Größenordnung von zwischen 5.500 und 6.500 KfZ/Tag.

Zum Vergleich: Die derzeitigen Verkehrsmengen betragen:

Gosebreite / Richard-Wagner-Str.: ca. 21.000 KfZ/Tag.  
Stiftstr. / Schuhstr.: ca. 8.000 – 9.000 KfZ/Tag.

Für eine physikalische Lärmreduzierung um 3 dB (A) –das ist die Pegeldifferenz, die gerade eben hörbar ist- ist eine Halbierung der

Verkehrsmenge erforderlich. Eine physiologische Halbierung des Verkehrslärms erfordert eine Pegelreduzierung um ca. 10 dB (A), d.h. einer Minderung um 90% auf 10% der Verkehrsmenge.

Empfehlungen aus städtebaulicher Sicht:

Die Variante II hat gegenüber der Variante IVa insbesondere durch die größeren Abstände zu den Wohnsiedlungsgebieten leichte Vor-

teile. Trotz des größeren Abstands bleibt jedoch die Zerschneidung und damit Zerstörung des Naherholungsgebietes Ilsetal / Radsiektal. Davon sind gerade in den relativ dicht bebauten nordwestlichen Wohnbereichen ca. 7.500 Menschen betroffen.

Die Variante Iva hat erhebliche Lärmauswirkungen auf die nördlichen Siedlungsgebiete, die Einrichtungen Krankenhaus St.Loyen und das Klinikum sind dabei besonders betroffen. Die Abriegelung des Naherholungsgebietes von den Siedlungen mindert die Wohnqualität erheblich. Der Verzicht auf Überquerung der Ilse und der damit verbundene größere Zusammenhang der Talräume führt bei dieser Variante zu etwas geringeren Eingriffen in den Natur- und Landschaftsraum.

Beide Varianten stellen jedoch irreversible Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in die Wohn- und Lebensqualität der hier lebenden Bürger dar.

Das Ziel der Umgehungsstraße, eine deutliche und wahrnehmbare Entlastung vom Verkehr auf dem Innenstadtring zu erhalten, wird leider nicht erreicht (s. Verkehrsprognose). Die Entlastung beträgt auf der Rintelner Straße zwar ca. 45% auf der Richard-Wagner-Straße und der Gosebrede jedoch nur zwischen 21% und 25% (bezogen auf den Prognosehorizont 2015). Hier sind Bewohner und Schulen auch zukünftig so stark betroffen, d.h. die Verkehrsmengen bleiben so groß, daß etwa Rückbaumaßnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und weitere Verkehrssicherungsmaßnahmen kaum möglich sind.

Aus o.g. Gründen wird aus stadtplanerischer Sicht die Null-Variante empfohlen, also ein Verzicht auf die nördl. B 238n.

Danach ergibt sich folgende Reihenfolge in der Varianten-Wertung:

1. Null-Variante
2. Variante Iva
3. Variante II

Unterschrift