



Jürgen Schumacher und Cornel Neuhaus vom Planungsbüro PBS aus Wiehl stellen am Dienstagabend im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Wirtschaftsförderung die Trassenführung der nördlichen Umgehungsstraße vor. ■ Fotos: Haase

# Trasse für die Umgehung

Fachbüro stellt Planung entlang der Topografie im Norden und Osten der Stadt vor. Bürgermeister garantiert: Kein Lastwagenverkehr durch Bordinghausen

Von Rolf Haase

**KIERSPE** ■ Die neue Umgehungsstraße im Norden und Osten von Kierspe soll eine Länge von rund drei Kilometern erhalten. Jetzt wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Wirtschaftsförderung die Trasse vorgestellt, die von den Planern des Büros Schumacher aus Wiehl entlang der Topografie entwickelt wurde. Auf der gesamten Strecke sind fünf Knotenpunkte vorgesehen, zwei davon in Form von Kreisverkehren. Darüber sollen jeweils die Wohngebiete angebunden werden. So wird sich durch die Straße eine erhebliche innerstädtische Verkehrsentlastung ergeben.

Ausgehend von der B 54 wird die Trasse den Lauseberg hinauf führen und über eine Parallelstraße ebenfalls das neue Wohngebiet Östlich Rathaus anschließen. Danach geht es in einem weitgeschwungenen Bogen an Bordinghausen und der Bebauung an der Thingslindestraße vorbei bis zur L 528 im Bereich des Hedbergs. „Die Straße soll den Charakter einer außerörtlichen Landstraße bekommen. Wir haben auch einen Radweg vorgesehen, um so die Anbindung an das Volmetal herzustellen“, erläuterte PBS-Chef Jürgen Schumacher zusammen mit seinem Mitarbeiter, dem Diplomeographen Cornel Neuhaus, in der Sitzung am Dienstagabend.

Diese wurde von zahlreichen Bürgern verfolgt, denn das Interesse an der nördli-

chen Umgehungsstraße ist besonders groß, da sie ortsnah verläuft, um laut Meinung der Verkehrsgutachter eine möglichst hohe Entlastungswirkung zu erreichen. Allerdings werde immer noch ein „respektabler Abstand“ eingehalten, so hieß es. Nur im Bereich des letzten Teilstücks bis zur Anbindung am Hedberg ist eine stärkere Nähe zur Bebauung geplant. Schallschutzmaßnahmen wie ein Wall sind hier unter anderem eine Option. Dabei werde aber die prognostizierte Verkehrsbelastung nicht höher als heute liegen.

Ziel des Ingenieurbüros war es, eine in der vorhandenen Topografie möglichst gut umsetzbare Trassenführung festzulegen, die auch nicht mehr als 8 Prozent Steigung haben durfte. Wobei, das wurde unterstrichen, diese nur eine erste Grundlage für die weiteren Verfahrensschritte sei, zu denen auch eine intensive Bürgerbeteiligung gehöre. Verwiesen wurde von den Planern zudem auf die bereits gelaufenen Untersuchungen zum Vorkommen von Fledermäusen und schützenswerten Vögeln.

Zu einer Ampelsteuerung gibt es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an der Einmündung auf die B 54 keine Alternative, wie weiter deutlich gemacht wurde. Schumacher und Neuhaus verhehlten ebenfalls nicht, dass schon diverse Probleme zu lösen waren, die es „in sich gehabt“ hätten: So soll die Brücke über die Volme bei gleichzeitiger Bahnunter-

führung technisch funktionieren und eine ausreichende Bauhöhe besitzen, wie versichert wurde. Vorgesehen ist ein Straßenquerschnitt von 6,50 Meter, so dass Begegnungsverkehr von Lastwagen möglich ist. Die Höhenunterschiede im Bereich des Lausebergs erzwingen teilweise starke Böschungseinschnitte, um die Längsneigung einhalten zu können. Für Kreisverkehre sprach, dass diese wesentlich weniger unfallträchtig und Unfälle nicht so schwer sind. „Denn die Verkehrssicherheit steht bei allen Überlegungen für Trassenvarianten im Vordergrund“, betonte Schumacher.

Ein Thema war nochmals die Verschiebung des Knotenpunktes Bordinghausen gegenüber den ersten Varian-

tenplanungen um 500 Meter hangabwärts, was laut der Planer wegen der Topografie aber als die beste Lösung erschien. Bürgermeister Frank Emde versprach in Richtung der Anwohner von Bordinghausen, dass auch künftig kein Lastwagenverkehr durch die Ortslage fahren werde und trat damit allen dahingehenden Befürchtungen entgegen.

Finanziert wird die Umgehungsstraße über das Gemeindefinanzierungsgesetz. Dieses regelt, dass verkehrswichtige Straßen bezuschusst werden. Nachdem schon feststeht, dass der eigentliche Lauseberg-Aufstieg förderungswürdig ist, soll nun im Frühjahr 2009 versucht werden, die Gesamttrasse in die Förderung zu bekommen.



Der Knotenpunkt Bordinghausen wurde 500 Meter verschoben, so dass die Straßen dadurch ein Stück parallel führen.