

**11.05.2020**
**Drucksache 069/20**

Weiterbau der K20n (ehemals K10n) in Schwerte

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Beschlussstatus</b>	<b>Beratungsstatus</b>
Unterausschuss für Hoch- und Tiefbauangelegenheiten	27.05.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	22.06.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	23.06.2020	Entscheidung	öffentlich
<b>Organisationseinheit</b>	Bauen		
<b>Berichterstattung</b>	Dezernent Ludwig Holzbeck		
<b>Budget</b>	60	Bauen	
<b>Produktgruppe</b>	60.02	Unterhaltung, Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen	
<b>Produkt</b>	60.02.01	Neubau und Erweiterung von Verkehrsflächen	
<b>Haushaltsjahr</b>	2021	<b>Ertrag/Einzahlung [€]</b>	
		<b>Aufwand/Auszahlung [€]</b>	150.000,00

**Beschlussvorschlag**

1. Der Landrat wird mit der weiteren Durchführung der Planung zum Neubau der K20n beauftragt. Zunächst ist ein Linienbestimmungsverfahren zur Festlegung der Streckenführung der K20n durchzuführen. Gutachterliche Stellungnahmen zur Verkehrsbelastung, eine Erhebung der Ziel- und Quellverkehre des Plangebietes und die Auswirkung auf das örtliche Straßennetz sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie sind erforderliche Bausteine.
2. Der Landrat wird beauftragt, eine Vereinbarung im Zuge der Planung der K20n mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Zustimmung des Neubaus mit einhergehender Förderung des Projektes zu schließen.
3. Der Landrat wird beauftragt, soweit notwendig, eine Vereinbarung mit der Stadt Schwerte für die Kosten- und Baulastübernahme von Park- und Gehwegenanlagen zu schließen. Ein Beschluss des Rates der Stadt Schwerte für die Umsetzung des Bauvorhabens auf dem Stadtgebiet ist herbeizuführen.

## Sachbericht

### 1. Verkehrssituation

Der Kreis Unna hat im Jahr 2011 mit dem Neubau der K10n – heute K20 – eine Anbindung des Gewerbegebietes Binnerheide zur Entlastung der Heidestraße von der B236 bis zur K10, Ostberger Straße, erstellt. Das Ende der K20, Am Eckey, mit dem Kreisverkehr an der Ostberger Straße hat keine direkte Anbindung zum Gewerbegebiet.

Nach Verkehrsuntersuchungen der Stadt Schwerte kommen 70% der Schwerverkehre zum Gewerbegebiet Binnerheide über die Schützenstraße, L678. Die Höhenbegrenzung der DB-Brücke an der Lohbachstraße (weiterführend Ostbergerstraße), K10, verhindert eine direkte Anbindung der Verkehre zum Gewerbegebiet. Die Verkehre werden somit im weiteren Verlauf der Schützenstraße bis zu B236 abgewickelt.

Die B236 wurde 2016 für Schwerverkehre größerer Tonnagen gesperrt. Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxid-Belastung im Bereich der DB-Brücken führten zu keinen Erfolgen. Als Maßnahmenpaket war die Bezirksregierung im Zuge des Luftreinhalteplanes gezwungen, diesen drastischen Schritt zu vollziehen. Der Luftreinhalteplan fordert als dauerhafte Lösung die Errichtung einer Entlastungsstraße von der Schützenstraße zum Gewerbegebiet. Als Lösung wird hier der Weiterbau der K20n gefordert.

### 2. Ergebnis der Vorplanung

Die Vorplanung sieht 3 mögliche Varianten vor, die im Verfahren sorgsam miteinander abgewogen werden müssen.

Die 0-Variante basiert auf der Ertüchtigung der Ostberger Straße, K10. Nach der Kostenschätzung ist das die finanziell günstigste Lösung. Nachteilig wirkt sich der hohe Anteil von Anliegern mit einhergehender deutlich höherer Lärmbelastung aus. Eine Kreuzungsvereinbarung für die Vergrößerung der DB-Brücke müsste mit der DB geschlossen werden.

Die Varianten 1 und 2 haben vom Beginn des Kreisverkehrs Ostberger Straße die gleiche Trassenführung. Vom Kreisverkehr Ostberger Straße wird die Straße östlich parallel der BAB A1 bis zur DB\_Strecke geführt. Straßen NRW hat der direkten Trassenführung parallel der Autobahn schriftlich zugestimmt. Ein Haus östlich des Kreisverkehrs müsste gekauft und abgerissen werden. Nach 210 m ist die direkte Anbindung zum Gewerbegebiet Binnerheide vorgesehen. In km 0,600 überspannt ein ca. 230 m langes Brückenbauwerk die viergleisige DB-Strecke und ein Gewässer.

Ein Bodengutachten schließt die Möglichkeit einer Unterführung aus. Auch von der Trassenführung wäre eine Unterführung sehr problematisch. Es besteht ein größerer Höhenunterschied zwischen dem Gelände parallel der Autobahn, zusätzlich muss die Trasse um weitere 4,5 Meter für eine Durchführung abgesenkt werden. Technisch wäre nur eine S-Kurve mit kleinen Radien, mindestens 12% Gefälle und einer Entwurfsgeschwindigkeit von maximal 30 km/h umsetzbar.

Das Brückenbauwerk kann von der Lage ausschließlich in der geplanten Trasse errichtet werden. Eine Oberleitung der DB und eine Überlandleitung mit Starkstrom ermöglicht nur diesen Korridor.

Nach ca. 1.000 m teilt sich die Trasse in Variante 1 und 2.

Variante 1 erhält einen Anschluss an der L678, Schützenstraße. Die Trasse hat eine Gesamtlänge von 2.260m und wurde mit Herstellungskosten in Höhe von ca. 20 Mio. € (netto) vorkalkuliert. Diese Variante ist in Abstimmung mit der Stadt Schwerte die Vorzugstrasse der Verwaltung. Eine Entscheidung muss jedoch wertfrei im Zuge der Linienbestimmung und dem öffentlichen Beteiligungsverfahren getroffen werden.

Variante 2 verläuft parallel der Autobahn und erhält einen Anschluss an der Sölder Straße. Die Trasse hat eine Gesamtlänge von 2.562m und wurde mit Herstellungskosten in Höhe von ca. 22 Mio. € (netto) vorkalkuliert. Die Trasse berücksichtigt die geplante Erweiterung der Rastanlage durch die DEGES.

Der Querschnitt für beide Varianten ist entsprechend der gültigen Richtlinien mit einer Fahrspurweite von 3,50 m und jeweils 0,50 m breite Randstreifen bemessen. Vorgesehen ist auf der gesamten Länge die Herstellung eines 3,00 m breiten einseitig geführten Zweiwegeradweges.

### 3. Weiteres Vorgehen

3.1. Die Verwaltung beabsichtigt nach der erfolgten Beschlussfassung die zu Punkt 1 notwendigen Gutachten zu vergeben und die Ergebnisse bis zum Ende des Jahres 2021 abzuschließen. Daran schließt sich die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens an. Nach der erfolgten Vereinbarung mit dem Land gemäß Beschlussfassung Punkt 2, erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die frühe Bürgerbeteiligung und der erforderliche Grunderwerb.

3.2. Auf Grundlage eines von der Stadt Schwerte herbeigeführten Ratsbeschlusses ist eine Vereinbarung mit der Stadt bis 2021 zu schließen, soweit die Stadt Schwerte im Zuge der K20n Park- und Gehwegenlagen benötigt.

#### 3.3. Kosten und personelle Auswirkungen

Die vorkalkulierten Kosten für den Bau der K20n liegen bei der Variante 0 = 9,5 Mio. € (netto), Variante 1 = 20 Mio. € (netto), Variante 2 = 22 Mio. € (netto). Der Kostenanteil des Landes NRW liegt zurzeit bei 70 bis 75 %. Die Stadt Schwerte wird lediglich kostenpflichtig bei der Anlage von Park- oder Gehwegflächen. Hier sind keine Ansätze in den vorkalkulierten Kosten enthalten.

Über die konkreten finanziellen Auswirkungen erfolgt eine erneute Beschlussvorlage.

Die Planung und Durchführung kann nicht vollständig mit dem vorhandenen Personal im SG 60.2 erfolgen.

#### Anlage

Variantenplan M.: 1:2500

