SPD Fraktion im Rat der Gemeinde Rosendahl Hauptstraße 30 48720 Rosendahl c.o Martin Branse Billerbecker Straße 1 48720 Rosendahl

Anlage

SV VII/349

SPD-Fraktion; c.o. Martin Branse, Billerbecker Straße 1, 48720 Rosendahl

Darfeld, den 09.02.2006

......

Gemeinde Rosendahl - Herrn BM Niehues -Hauptstraße 30 48720 Rosendahl

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Niehues;

für die Beratung durch den Gemeinderat hat die SPD-Fraktion einen Antrag vorbereitet. Bitte nehmen sie diesen Antrag in die Tagesordnung der März-Sitzung auf.

Nach unseren Vorstellungen könnte der Antrag ggf. zunächst durch den Rat an den zuständigen Ausschuß, den Planungs- Bau und Umweltausschuss verwiesen werden.

m.Branse (Vors. SPD Fraktion)

### Antrag:

Die SPD-Fraktion beantragt, der Rat der Gemeinde Rosendahl möge beschließen:

"Die ortnahe Entlastungsstraße für den Ortsteil Osterwick wird nicht mehr zur Aufnahme in den Infrastrukturbedarfplan angemeldet."

### Begründung:

Zur Entlastung des Ortskernes von Osterwick hatte der Gemeinderat mehrheitlich (ohne die Zustimmung der SPD-Fraktion) eine ortsnahe Entlastungsstraße geplant. Die Gemeinde Rosendahl beabsichtigte, für diese Trasse zunächst Planungsrecht zu schaffen und die Entlastungsstraße (als Gemeindestraße) zu realisieren. Dieses Vorhaben wurde von der CDU-Fraktion aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt. Man war der Überzeugung, dass der Bau der Entlastungsstraße die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde übersteigen würde.

Anlässlich eines Besuches von Frau Dr. Angelica Schwall-Düren bei der Nachbarschaft Holtwicker Straße wurde diese Problematik erneut aufgegriffen. Frau Schwall-Düren und Frau Ridder-Melchers haben daraufhin einen Termin im zuständigen Ministerium des Landes NRW vereinbart, an dem neben dem zuständigen Ministerialdirigenten und den beiden oben genannten Damen auch zwei Vertreter der Anwohner der Hauptstraße/ Holtwicker Straße (Herr van Deenen und Herr Wessendorf),

der Herr BM Meyering und der Vorsitzende der SPD-Fraktion im Rat der Gemeinde Rosendahl teilgenommen haben.

Bereits in diesem Gespäch hatte die SPD die Gelegenheit, ihr Konzept (weiträumige Umgehung des Ortskernes von Osterwick unter Einbeziehung der vorhandenen Straßen) vorzustellen.

Von der Landesregierung wurde die grundsätzliche Bereitschaft in diese Richtung zu planen signalisiert, aber die Notwendigkeit von weiteren Sondierungsgespächen unterstrichen.

Ein solches Sondierungsgepäch hat dann im kleinen Sitzungssaal des Rathauses Rosendahl unter Beteiligung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der Kreispolizeibehörde, Vertretern der Nachbarschaft ... stattgefunden.

Vorbehaltlich der Zustimmung der politischen Gremien wurde dort bereits das Einverständnis der einbezogenen Behördenvertreter und der Nachbarschaften signalisiert.

Zielvorgabe zwischen den Beteiligten war die ortferne Realisierung der Entlastungsstraße. Die für die Realisierung erforderlichen Vorbedingungen ( z.B. Grunderwerb , Einbindung in das vorhandene Straßennetz ) sind bereits weitestgehend abgeschlossen.

Über den aktuellen Planungsstand ist die Bevölkerung und werden auch die Ratsmitglieder des Rates der Gemeinde Rosendahl laufend informiert.

Es hat uns deshalb erstaunt, dass die CDU-Fraktion in Kenntnis der aktuellen Situation an ihrer gescheiterten Planung festhält und sich weiterhin die Option einer ortsnahen Entlastungsstraße offen halten will.

Wir erwarten von der CDU-Fraktion, dass sie uns entweder erklärt, wie sie ihre ortnahe Planung in die ortsferne Planung einbinden will oder, falls sie das nicht kann, ihre bisherige Planung aufgibt.

Wir haben Verständnis dafür, dass die CDU weiterhin den Anschein erwecken will, dass ihre ortsnahe Planung toll war, aber an finanziellen Erwägungen gescheitert ist.

Im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW wurde jedoch auch eine Kosten / Nutzen Analyse für das Projekt durchgeführt. Diese Analyse sagt aus, dass die Durchführung der Maßnahme nicht von Vorteil ist. ( Nutzen-/Kostenguotient -1,18 )

Durch diese Analyse wird die Vermutung der SPD bestätigt, dass die ortnahe Trassenführung "un-sinnig" war und ist.

Gemeinsames Ziel des Rates der Gemeinde Rosendahl ist es, den Ortskern von Osterwick vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Nach unserer Überzeugung war die ortnahe Entlastungsstraße nicht der richtige Weg. Konsequenterweise sind wir diesen Weg nicht mitgegangen.

Wenn eine Fraktion sagt:

"So nicht!!" ( und das hat hat die SPD-Fraktion in diesem Fall getan ) muss Sie sich fragen lassen.

"Wie hätten Sie es denn gern !!"

( Diese Frage hat die SPD-Fraktion wie bereits oben dargelegt beantwortet. )

Durch die Ereignisse der vergangenen Wochen sollte jedes Ratsmitglied gelernt haben, zwischen "destruktiver" Kritik und "konstruktiver" Kritik zu unterscheiden. Wir fordern die anderen Fraktionen ausdrücklich zu konstruktiver Kritik auf.

Mit freundlichen Grüßen

m.Branse (Vors. SPD Fraktion)

### Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

- Bewertung Einzelvorhaben -

### L 571 OU Rosendahl/Osterwick

Vorhabendossier

### Vorhaben: 25021

Stand: 08.12.2005





Vorhaben-Nr.:

25021

Kennung: 03-0534 Datum:

29.09.2004

Bezeichnung

OU Rosendahl/Osterwick

### Investitionskosten in (1.000 €)

			-	•
Kenndat	en		Allgemein	Tunnel
Bereich:	Münster	Untergrundbau:	480	0
Status:	4	Straßenoberbau:	720	0
Straßen-Typ:	Landesstraße	Brücken, Stützwände	150	0
Straßen-Nr:	L 571	und sonstige Bauwerke:		
${\bf Bearbeltungs stand:}$	OP			
Länge in Metern:	1.500	Technische	38	0
Art des Vorh	abens	Einrichtungen:		
Neubau:	$\square$	Sonstiges ohne	50	0
Ausbau:		Ausgleich und Ersatz:		
		Ausgleich und Ersatz:	100	0
		Grunderwerb:	150	0
		Gesamtkosten:	1.688	0
		Beschreibung		

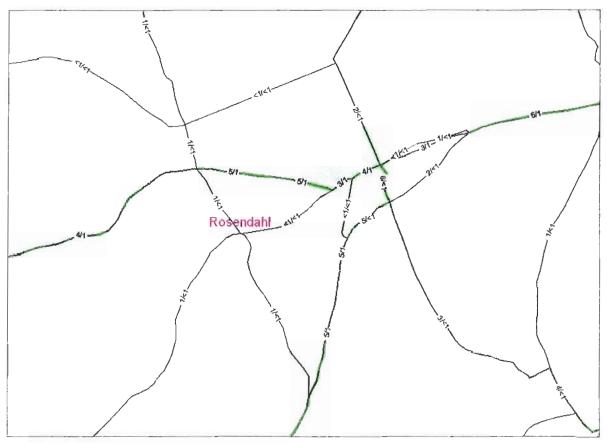
Die Anbindung des westlich der Ortslage Osterwick gelegenen Gewerbegebietes erfolgt fast ausschließlich über die Ortsdurchfahrt i.Z. der L 571. Eine nachhaltige Entlastung der OD ist nur durch die Herausnahme des Durchgangs- und Schwerlastverkehrs möglich.

### Verkehrsstärken

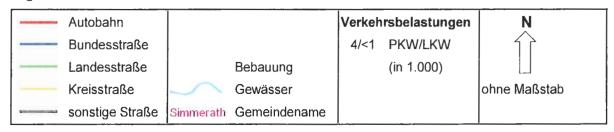
Belastung Vorhabenstrecke (max):		DTV (Kfz)
Vorhabenfall	2.200	
Bezugsfall	0	
Differenz (Vorhabenfall minus Bezugsfall)	2.200	
größte Entlastung im Teilnetz:	-1.900	



### Bezugsfall Vorhabennr. 25021

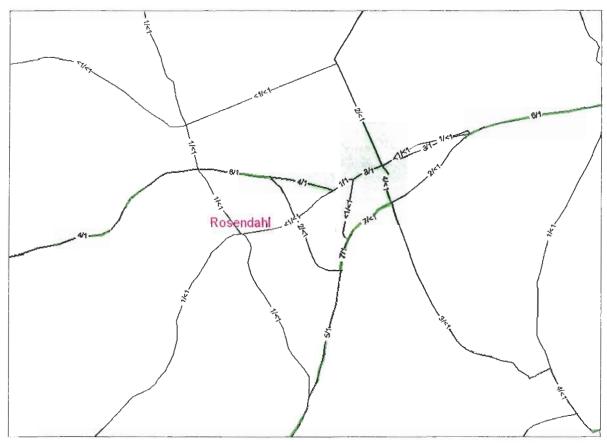


### Legende

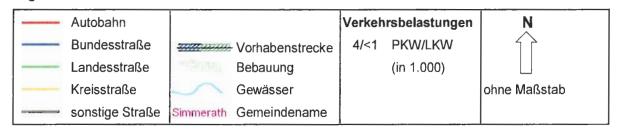




### Vorhabenfall Vorhabennr. 25021

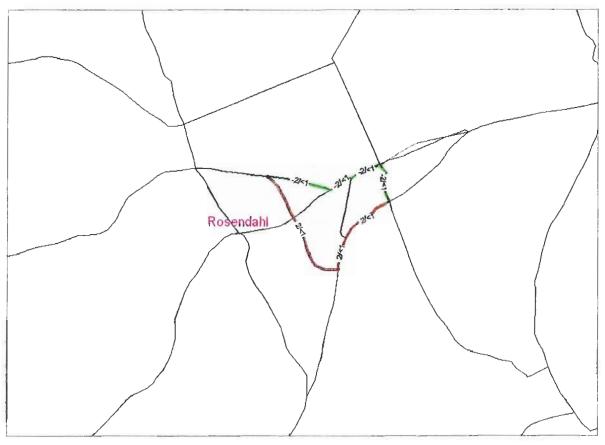


### Legende





### Differenzdarstellung Vorhabennr. 25021



### Legende

Verkehrsbel	astungen	N	
 Zunahme	-3/<1 Differenz in PKW/LKW		
 Abnahme	(in 1.000)		ohne Maßstab

## Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW - Bewertung Einzelvorhaben -

Nutzen-Kosten-Analyse

	THE INTERIOR OF THE INTERIOR O		- Property		WEGANGOW.	Distance	Variance	lach ic.	I ADDUNDEN	P. Chance
12.1			Auterorn	[Enhedenta]	[Einheden/a]	[Eurheiter/a]	[Euro/Einheit] Presstand 2000	Me Euro'al	[Min Euro/a]	[Mio Euro/a]
_	Verkehrsbetelfigungsdauern Personenverkehr	Tsd. Pkw-h/a (inkl. Bus)	ΥA	26.026,72	26.025,29	0,43		152,527	192,5199	0.0029
11.8.2	Betriebskostengrindwerte Pkw	Mio. Euro/a	ΑΛ					220.4597	220,5116	610000-
1.9.1	NOx, VOC.Belastungen NOx.Aquivalente	n n	I/A	1.047,68	1.047,75	£0.0-	87.78	0,4059	0.4058	000000
11.92	Schadstoffeinwohnergleichwerte	935	-	1.620 171.24	1.817.381,92	2 769.42	388	6,5162	6,5062	0,010,0
11.92	Schadstoffinmissionen innerorts	Todesfalle bei kanzerogenen Stoffen/a	-	82,1	1,23	0000	840 000 00	1,0332	1,0332	00000
119.3	Lormiumissionen in bewohnten Gebieten Larmeinwohnergleichwerte (LEG)	LEG	-	397.382,11	397 193,91	05,981	20.88	23,0641	12,063	9010,0
11.10.1	Trennwirkungen	lva	-	13.090,28	13.067,77	22,51	5,63	0,0737	0,0736	10000,0
IV.14.1	Unfälle mit Personenschäden	Anzahi Unfalle	r.A	1 071 92	1071.33	950		120,4228	120,4319	-0.00er
	Unfalle mit Sachschaden	Anzahi Unfalte	ΙΆ	3316.26	3.314,65	19,1		17,1737	0771,71	-0,00033
VI.20.1	Verkehrabeteiligungsdauern Lkw	Tsd. Lkw-h/a	N.	4 158 36	4.158,88	20'0		119,7185	119,7190	9000'0-
VI.23.1	Betriebskostengrundwerte Lkw	Mio Euro/a	I/A			8	1 2	73,8393	73,8403	.0,0013
VII.24.1	Unterhaltungskosten	Mio Euro/a	I/A		% ES		10 10 0 10 00 0 10 00	22,5829	32,5132	EDE0,0-
1X.29.1	Kraftstoffverbrauch	t Otto-Kraftstoff/a	NA.	72.603,10	72.619.31	1521.	262,13	19,0315	7360, 81	-0,0042
1X.29.2		t Diosel Kraftstoff a	ΓΑ	77.798,28	77.803.84	95'5	22.22	17,3861	17,3674	-0,0012
X.35.1	CO2-Emissionen der Verkehrunistel in MRW	ы СО2/а	NA	471,59	471.56	2000	216.970,00	102,3201	102,3348	0,0148

Nurzen-Kosten-Quotient	.1,18					
Bausumme (Preisstand 2000)	000 889 1					
	Anteil	Wen	Nutzungsdauer Ann -Faktor	Ann -Faktor	Annuita:	
Grundigraverh	%6	150.000	unbagrenzi	0.0330		4 500
Ausglerch und Ersatz	<b>%</b> 9	100 000	unbegrenzt	0,0300		3 000
Erdbau	*R	480.000	06	0.0323		15 483
Ingenieurbauwerka	<b>%</b> 6	150.000	25	0.0389		5.830
Oberbaio	43%		83	0.0674		41 348
Austrations	2%		10	0,1172		4 156
Sonstige Aniagentede	3%	50,000	R	0.0672		3361
						77.976
Znssatz	3%	_				

VII.24.1 Investitionskosten pro Jahr



Nutzwert-Analyse

Verkehrsträger Straße

17.09.2005 25021

	Part of the second of the seco	Wirksamkeits-Kosten-Analyse																
É	Indikater via	Messegath was	hurriors Außeroffs	BEZUG (Enhaltenia)	VORHABEN [Einheiter/a]	Differenz (Enhenenza)	SAN S	Grenze N rechts N	Nutzenpunkte in NF Inear G	Gewichlung Gi	åußere Nu Gewichlung pu	Nutzwer- punkte	Sebener		Nutzenpunkte Im sieben Stufen Ge	Gewichtung Ge	Sewichling p	Mutzwert- punkte
1:1:1	Verreitung personengawichteter Reisezeitun zu Einur min Zentien und ausgewahlten regional bedeutsamen Zieleu	Elinw' siliti	4:1	000	000	00'0	200.000	020 02	00,0	00,1	18,0	00.0	ű.	NEUTRAL		8.	18'0	000
17.1	Verkelusbereiligungsdauern Personenverkeln	Tsd. Pkw.h a (inkl. Bus)	41	26.025,72	56.025.29	.0.43	30'05!	150.00	82,0	80,1	18,0	0.23	Ä	NEUTRAL		8.	18,0	8.
11.8.2	Beniebskostengrundwarte Pkw	Mio Emo.a	4.	220,4597	200,5116	90'0	8.1.	8.	61,5	8,	19.0	1,18	Ñ	NEUTRAL	0	8	18,0	8.0
11.9.1	N0x-Aquivalente	f-a	₹!	1.047.58	1.047,75	70,0	8,5	330	.2,33	80,1	18'0	88.	ĕ	NEUTRAL.		8.	18,0	00'0
2.6.11	Schaustoffmmissionen innerers	SEG	-	1,820 171 24	1.817.381.62	-2.789.42	000 57	25 000	3,72	050	18,0	84.	N	NEUTRAL	0	05.0	18,0	80
111.9.2	Schadstoffinmissionen inneroris	Todestalle hei kanzerogenen Stoffen a	-	821	EZ.1	00'0	20°C	ag : :	900	05.0	18'0	96.0	NE	NEUTRAL	0	35.0	18'0	83
m.9.3	Laminunkstonen in bewohnten Gehieten Lameinwohnergleichwerte (LEG)	LEG	-	367 382,11	367.193.91	05,881-	3500	9.500	1221	8	19'0	1,78	N	NEUTRAL	0	81	0,81	000
F S He	L'arminnifissionen in grofit aumigen Ruhegebieten (30 und 50 qkm)	Zielpegel in dBiA). Veranderung der Gebiersgröße und Gebierrypen. Unzerschuimenheit	4		2.5				0000	82	ıgʻo	900	Ň	NEUTRAL	0	8.	18,0	00'0
III. 10.1	Ti ennwirkungen	li a	-	13.090,28	13.067.77	15,25-	000?	7 000	95'0	8	18,0	0,45	Ĕ	NEUTRAL	0	8.	18'0	00'0
## 11°1	Summe der Steckenalischnifte mit holier Tremwirkung im Freitaum - Grunzügen	km	٩	13,12	15,36	3,86	\$ CB	60.9	16,39	8.	18'0	-51,80	WEG	WEGATIV #	ú	87	18,0	19,1
M. 12.1	Veränderung der Gestaltungsqualitaten im Stedlungsvanm	qualitativ	-						00'0	8:1	18,0	000	Ŋ	MEUTRAL	0	90,1	18,0	00'0
ML43.1	Distanz von Verkehrstraßen zu empfaubichen regional bedeutzamen Kulturgutern Denkmalivereichen	km mit geringer Distanz	<b>4</b> /1						000	00,1	18'0	000	- W	NEUTRAL	0	00.1	18.0	0.00
W.14.1	Unfaile mit Personenschaden	Anzahl Unfalle	¥:1	3,071,90	10/133	68,0-	£0,21-	18.00	<b>18</b>	06.0 06.0	18,0	2,85	₩.	MEUTRAL	0	06.0	18,0	80.0
17.14.1		Anzahi Gifalle	Αij	337626	3514,86	1.61	00°05	8C.30	3,22	0,10	19,0	92.0	3	MEUTRAL	0	0,0	18.0	80
VI.19.1	Erreichbağeliğu zwischen zentralen Open im Witschaftsverkeln	Pers Min.s.	4:1	6.215.162	6.365.760	180,598	-50.000.000	50 000 600	930	80,1	1,61	68.69	Ÿ	NEUTRAL	0	8,	19,1	80'0
VI.19.2	Erreichbarkeiten von Gewerbegebieten. KLV. Tenninals, Hafen. Flughafen	Pers'Min 2	A)	000	9999	000	000 001	200.000	9700	8.	1,51	96.0	Ω.	NEUTRAL	0	90,1	1.6.1	000
VI.19.3	Austastung der Verkehrssysteme: Fahrlektungen im beelintrachtigten Bereich	Fzgkan/a	¥.I	6.275.631.00	6 443 646 00	31,386,00	300 000 6:	3300,000	1,07	90,1	1,61	1,72	W	NEUTRAL	0	8.1	1,51	00.0
V1.20.1	Verkehisbetelligungsdauer Lkw	Т.Км-ћ а	4.	4 158,66	4.158.88	0,02	88	80,04	50,0-	8,	19.1	90'0-	Ä	NEUTRAL.	0	8	1,61	000



# Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW - Bewertung Einzelvorhaben -

	176
Nutzwert-	Analyse

- 2	2
ģ	
ż	5
3	ē
3	8
1	2
4	2
3	2

### utzwertanalysel

Wirksamkelts-Kosten-Analyse

25021

17.09 2305	
25021	

along seeb	NEUTRAL	VEGATIV	NEUTRAL	NEUTRAL	NEUTRAL	NEUTRAL	MEUTRAL	NEUTRAL	NEGATIV I	NEGATIV II	MEGATIV II	NEUTRAL	NEUTRAL	NEUTRAL
Enterlang	<u> </u>	N N	<u> </u>	Ä	¥	N. S.	- N	N.	*	N.	N.	ž	Ä	Ä
Nulzeren- punkte nwwp	-0,41	24.38	8:0	000	00:0	87,1.	-0,81	000	-30,76	-48,33	.74.70	000	<b>00</b> 0	86,5
außere Gewichtung	1,61	19.1	86	98'0	88.0	98'0	88'0	88'0	86'0	98'0	98'0	98'0	98'0	8870
puniu	8,	80.1	8.	8.	8.	05,0	95.0	8	90,1	90,1	8,	80,1	8.	ă
Suzzengunkte innaie NF insar Gewic	80	08,21.	93.0	00.0	000	89.7	88.	90'0	99,86	95,00	86,00	000	00:00	-227
Grenze	G.0	X o			News 1	00'00	300,00							3,00
Granze links	Or'C:	R.C.				00.00+	300 000	5874 (1888-)						3.00
Differenz [Einheiten/e]	90'0	600				16.21	98'5		2000				<b>3</b>	70.0
VORHABEN [Einheiten/a]	73,8403	32,6132				72,619,31	77 803,64							47156
(Einheiten/a)	73,8393	32,5829				72.803.10	77.798.28			4		ar .		471,59
innetoris, Aufereris,	4	4:	4	4	ব	₹	₹	ď	4	⋖	4	đ	ব	₹.
Hangroka'n	Mio Emora	Mio Emo a	DTV, ก็สังใหม่bezogene Inanspruchnahme bzw. Betroffenheit	Zerschneidung, flacheinezogene Inanspruchnahme bzw. Betroffenheit	Zeischneidung, flächembezogene Inanspruchnalune bzw. Benoffenheit	r Otto-Kila	t Diesel-Kr. a	Veränderning In V. diff. nach ULR- Großenklassen, Hachenbezogene Inanspruchnahme bzw. Betroffenkett	Zerschneidung, flächenbezogene Inanspruchnainne bzw. Betroffenheit	P.	Inauspruchnahme (qin)	flackenbezogene Inauspruchnahme bzw. Betroffeniteit	liraispruchnahme bzw. Bemoffenheit van Gewasser-tind Auen-Uherschweimmingshereichen	ki C02/a
Indikator on	Benielskostengrundwene Lkw	Unterhaltungskosten	Zacacentelding lanicatiichanhina son NATURA 2000-Gebieten	Zerschneldung Inanspruchnahme von Raturschutzgebieren (NSG) oder Natio- nalparken	Zerschreidung Inanspruchnahme Zerschreidung, flachenbazogener inannordentist opstieren Gebies auf Lander Inanspruchnahme bzw. Benoffenheit ine Reginabeleren tzw. Bereiche zun Schutz ier Nann (658 bzw. 858)	Krafistoffverhrauch	Kraftsfoffverhrauch	Antell unzerschniftener Landschaftsräume (ULR) > 10 qkm an der Landesfläche NRW und Größenklassenvertellung	Zerschneidung von Flachen nit Bedeutung für den Landesweiten Biotopvarbund	Flacheninanspruchnahme	manapiuchnahme schutzwittdiger Boden	Inanspirichinhme von raumordnerisch gesicherten Flachen fin die Trink. wassergewinnung	Inansprucknahme-Querung von Fließgewassern einscht. Auen	COZ-Enilestonen der Verkehrsmittel in NRW
ii.	VI.23.1	VII.24.1	1X.28.1	IX.28.2	1X.28.3	IX.29.1	1X.29.2	1	1X.31.1	IX.32.1	IX.32.2	IX.33.1	1X.34.1	x.35.1

-0.86 -1,76 -2,54

> ã 8 1,00 8 ā

Ċ ι'n 0 0 0

989 88 88 0,88 98 0.88

0

0

00.0 80 800

88.0

.233.40

98'0 29,00

<u>(6)</u>

0,81

00'0 000 00.0

8 8 8. 8

00.0

0.88 88. 86

8

0

19

8

900 80

8 8

80

1,6,1 19 0.88 88.

8



