

Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 29.08.2018 nach Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)

Neubau der B1 als Ortsumgehung von Salzkotten

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn plant den Neubau der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten.

Die Neubaustrecke im Zuge der Bundesstraße 1n verläuft auf der nördlichen Seite des Stadtzentrums der Stadt Salzkotten und hat eine Länge von ca. 6,2 km. Sie beginnt ca. 220 m östlich des Knotens B1 Salzkottener Straße/Geseker Straße/K55 Sundern/Wirtschaftsweg Neue Landwehr und endet ca. 950 m östlich der Einmündung der K3 Scharmeder Straße in die B1 Paderborner Straße.

Die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 1 beträgt nach der Straßenverkehrszählung 2015 im Bereich der Paderborner Straße/Thüler Straße in der Ortsdurchfahrt von Salzkotten 16.436 Kraftfahrzeuge pro Tag.

Für das Jahr 2025 werden für den Bereich der Paderborner Straße/Thüler Straße in Salzkotten 11.700 Kraftfahrzeuge und für die Ortsumgehung bis zu 19.100 Kraftfahrzeuge an Werktagen prognostiziert.

Durch den Neubau der Bundesstraße 1 als Nordumgehung von Salzkotten in Verbindung mit den Anschlüssen an das Gewerbegebiet Haltinger Feld, den Verknüpfungen mit der L636 und L751 sowie der K3 wird ein leistungsfähiges Verkehrsnetz geschaffen. Zudem erfährt der Innenstadtbereich von Salzkotten eine erhebliche verkehrliche Entlastung und eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.

So wird die Ortslage von Salzkotten durch den Neubau der Ortsumgehung von mehr als der Hälfte des Verkehrs entlastet.

Neben diesen Aspekten und auch als Beitrag für die Steigerung der Attraktivität des Raumes ist die Maßnahme weiterhin im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen.

Die bisherige Trassenführung der Bundesstraße 1n sah einen Trassenverlauf durch das östlich der Stadt Salzkotten gelegene Vogelschutzgebiet „Hellwegbörde“ vor. Für derartige Gebiete besteht ein Verschlechterungsverbot. Aufgrund der Führung der Bundesstraße 1n durch das genannte Vogelschutzgebiet und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes wurde im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen eine Überarbeitung der Trassenführung der Bundesstraße 1n vom Knoten Thüler Straße/Bundesstraße 1n bis zum Bauende Richtung Paderborn erforderlich. Hierzu wurde für den östlichen Bereich der Planung eine Variantenuntersuchung durchgeführt, mit dem Ziel, die Eingriffe, die den Zielvorgaben des Vogelschutzgebietes entgegenstehen auszuschließen und dadurch die Genehmigungsfähigkeit der Planung zu erreichen.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW.

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger des Vorhabens die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der zuständigen Bezirksregierung, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden“. (Ende Zitat)

Die betroffene Öffentlichkeit wurde daher über öffentliche Bekanntmachungen im Mitteilungsblatt der Stadt Salzkotten sowie über Pressemeldungen zu einem entsprechenden Termin am 29.08.2018 ab 18:00 Uhr in die „Sälzerhalle“ in Salzkotten eingeladen. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden zusätzlich gesondert schriftlich eingeladen.

Im Informationstermin wurden einleitend von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift Erläuterungen zum Hintergrund, Zweck und Inhalte des Termins und zum Verfahrensstand sowie zu den Rollen des Vorhabenträgers, der Planfeststellungsbehörde und der betroffenen Öffentlichkeit gegeben. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Termin zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in keinem direkten Zusammenhang zum folgenden Planfeststellungsverfahren steht und daher unabhängig von dieser Informationsveranstaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die vorgebrachten Bedenken und Anregungen wiederholt vorgetragen werden müssen, um dort Berücksichtigung zu finden.

Anschließend wurde der derzeitige Planungsstand der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten mittels einer Präsentation vorgestellt und erläutert. In der anschließenden Diskussionsrunde wurden weitere Details der Planung umfangreich erläutert und ausgiebig diskutiert.

Im Anschluss an die Vorstellung der Baumaßnahme durch die Vertreter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift und der Frage- und Antwortrunde hatte die Öffentlichkeit, wie bereits im Vorfeld der Vorstellung der Baumaßnahme noch Gelegenheit, sich an den Präsentationswänden durch Mitarbeiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, weitergehend vertiefend zu informieren und mögliche persönliche Betroffenheiten zu besprechen sowie Anregungen und Bedenken vorzutragen.

An der Informationsveranstaltung haben ca. 400 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen, um sich über den derzeitigen Planungsstand zu informieren, über die Baumaßnahme und dessen Auswirkungen zu diskutieren und Hinweise, Anregungen, Wünsche und Bedenken vorzubringen.

Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltung thematisch zusammengefasst:

A) Grundsätzliche Fragen zur Baumaßnahme

Bundesverkehrswegeplan

Die Notwendigkeit der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten entsprechend der vorgestellten Planung mit der Ausbildung von teilplanfreien Knotenpunkten insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Verner Straße/Bundesstraße 1n wurde in vielen Wortbeiträgen in Frage gestellt.

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass die Baumaßnahme im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs“ eingestuft ist.

Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der vom Vorhaben berührten Belange die Aufnahme in den Bedarfsplan bestimmt.

Durch die Rechtswirksamkeit des Bundesverkehrswegeplanes mit der Einstufung der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten in den „vordringlichen Bedarf“ sowie der Festlegung der angestrebten Verbindungsfunktion ist sowohl die Frage der Notwendigkeit als auch der Entwurfsklasse vorgegeben. Die Ausbildung der Knotenpunkte hängt zudem von der Leistungsfähigkeit ab. Nach Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erfolgt hier eine Überprüfung der bisherigen Annahmen.

Darüber hinaus ist die Baumaßnahme aus Gründen der u. a. Verkehrssicherheit z.B. Entlastung des Ortskerns von Salzkotten vom Durchgangsverkehr geboten.

Nord- bzw. Südumgehung

Von der anwesenden Öffentlichkeit wurde mehrfach und nachdrücklich die Forderung erhoben, eine Ortsumgehung im Zuge des Neubaus der Bundesstraße 1 nicht, wie vorgestellt, auf der nördlichen Seite von Salzkotten, sondern südlich um Salzkotten unter Einbeziehung der als Autobahnzubringer zur Bundesfernstraße A44 dienenden Landesstraße 776 zu führen. Eine Südumgehung sei die bessere Lösung, da man den als FFH-Gebiet ausgewiesenen Schützenwerten Bereich der „Heder“ nicht mittels eines Brückenbauwerkes queren müsse und auch die Problematik der Beeinträchtigung des ausgewiesenen Vogelschutzgebietes wäre aus Sicht der Öffentlichkeit nicht gegeben.

Dazu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass der Großteil der Siedlungsflächen der Stadt Salzkotten südlich der bestehenden Bundesstraße 1 liegen. Darüber hinaus reiche die Wohnbebauung des Ortsteiles Upsprunge der Stadt Salzkotten weit nach Süden bis an die Grenze des die Kernstadt von Salzkotten einschließlich des Ortsteiles Upsprunge umschließenden ausgewiesenen Vogelschutzgebietes „Hellwegbörde“ heran. Somit sei allein schon aufgrund der Empfindlichkeit des Raumes südlich von Salzkotten hinsichtlich der entgegenstehenden städtebaulichen und der Belange des Naturschutzes, eine Ortsumgehung hier nur mit deutlichen Schwierigkeiten zu realisieren. Außerdem führe die bei einer Südumgehung wesentlich längere Umfahrung von Salzkotten zu einer geringeren Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer als bei einer Nordumgehung, sodass weiterhin die Verkehrsteilnehmer den direkten Weg durch die Innenstadt nehmen würden.

Darüber hinaus kann eine Südumgehung die Verkehre aus den nördlich der Kernstadt von Salzkotten liegenden Ortsteilen Verne, Thüle und Scharmede auf die Innenstadt zufließenden nicht gegenüber einer Nordumgehung abfangen. Bei Realisierung einer Südumgehung würden auch weiterhin viele Verkehrsteilnehmer durch die Innenstadt in Richtung der o.g. Ortsteile fahren.

Aus Sicht der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wird durch die Nordumgehung ein Maximum an verkehrlicher Entlastung für den zentralen Ortsbereich von Salzkotten erreicht, eine optimale Erschließung der ausgedehnten Gewerbe- und Industriebereiche im Norden von Salzkotten gewährleistet und es wird sichergestellt, dass Zubringerverkehre die Kernstadt von Salzkotten am geringsten beeinträchtigen. Aufgrund der oben genannten Auswirkungen drängt sich die Südumgehung nicht als Alternative zu Nordumgehung auf.

Verkehrsbelastungen

Zu den vorgestellten verkehrlichen Auswirkungen der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten wurden insbesondere Fragen im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der geplanten Ortsumgehung bzw. die nach Realisierung einer Ortsumgehung noch verbleibenden Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortslage von Salzkotten gestellt.

Hierzu wurde von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift ausgeführt, dass die Bundesstraße 1 eine wichtige überörtliche Ost-West-Verkehrsverbindung ist. Die Bundesstraße 1 bindet im betreffenden Raum den nordöstlichen Kreis Soest (Lippstadt/Geseke) sowie die Stadt Salzkotten an das Oberzentrum Paderborn und an die Bundesfernstraße A33 an. Entsprechend hoch seien die Verkehrsbelastungen auf der derzeit durch den Ortskern von Salzkotten verlaufenden Bundesstraße 1. Durch die künftige Entwicklung der Region Salzkotten werde die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 1 weiter ansteigen. So werde für das Jahr 2025 im Innenstadtbereich von Salzkotten auf der bestehenden Bundesstraße 1 ein Verkehrsaufkommen von bis zu 16.700 Kfz/24h auf der „Geseker Straße“ bzw. 16.600 Kfz/24h auf der „Paderborner Straße“ erwartet.

Auf der Ortsumgehung von Salzkotten seien für das Prognosejahr 2025 bis zur L636 „Verner Straße“ 6.300 Kfz/24h und im weiteren Verlauf der Ortsumgehung ca. 16.200 Kfz/24h bis 19.100 Kfz/24h prognostiziert.

Durch die Realisierung der Ortsumgehung von Salzkotten werde sich die Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt von Salzkotten um bis zu 13.300 Kfz/24h reduzieren. Auch die beiden Einbahnstraßen („Lange Straße“ und „Wallgraben“) in der zentralen Ortslage von Salzkotten werden jeweils um 6.000 Kfz/24h entlastet.

Von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift werde erwartet, dass durch den Neubau der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten die zentrale Ortslage von Salzkotten um mehr als die Hälfte vom Verkehr entlastet wird.

B) Technische Fragen zur Baumaßnahme

Hoch- bzw. Tieflage

Von der Öffentlichkeit wurde vehement die Frage gestellt, warum die Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten über dem vorhandenen Gelände in sogenannter Dammlage und nicht unterhalb dem vorhandenen Gelände als Tunnellösung bzw. in Einschnittslage mit Grünbrücken geführt wird. Durch die Führung in Dammlage ergäben sich im Bereich der querenden vorhandenen Verkehrswege (L 636 „Verner Straße“, und der DB-Strecke „Soest-Paderborn“) hohe Erdkörper. Das Landschaftsbild würde durch diese Dammkörper zerstört, es erfolge eine Einkesselung des nördlichen Stadtgebietes von Salzkotten. Außerdem wäre bei einer solchen Führung der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten entlang der Straße die Herstellung von Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen oder Lärmschutzwänden erforderlich.

Von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde dazu ausgeführt, dass oberflächennah im Bereich von Salzkotten zwei Grundwasserstockwerke und zwar eine süßwasserhaltige Grundwasserschicht und eine salzhaltige Grundwasserschicht anstehen und die Überdeckung zwischen Grundwasserschicht und Geländeoberfläche teilweise nur 1,00 m beträgt. Diese Grundwasserschichten dürften nicht vermischt werden und somit kann eine Grundwasserabsenkung, die bei einer Herstellung der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten in sogenannter Einschnittslage/Troglage - Führung der Straße unterhalb des vorhandenen Geländes - erforderlich wäre, nicht erfolgen. Zumal die nah der Geländeoberfläche flächig

ausgebildeten Grundwasserschichten hoch empfindlich gegen Eingriffe in die Deckschichten sind.

Die Höhenlage des Neubaus der Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten als auch die Höhenlage der erforderlichen Anschlüsse an das untergeordnete Straßennetz kann daher nur geländegleich oder über dem Gelände in sogenannter Dammlage erfolgen.

Knotenpunktgestaltung

Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes am Beginn der Baumaßnahme

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von der Öffentlichkeit die Forderung auf Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes und nicht wie vorgesehen, die Herstellung eines Knotens mit Lichtsignalanlage im Bereich des Knotens der Bundesstraße 1n mit der Bundesstraße 1 alt „Geseker Straße“ und der Gemeindestraße „Schlingweg“ gestellt.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift führte dazu aus, dass für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle die Einsatzkriterien für die Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsbedeutungen und Verkehrsbelastungen der Anschlüsse der Bundesstraße 1 als „Geseker Straße“ und die Gemeindestraße „Schlingweg“ gegenüber der Bundesstraße 1n nicht gegeben sind. Die prognostizierten Verkehrsstärken in den schwächer belasteten Anschlussarmen seien deutlich geringer als auf der geplanten Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten. Ein Kreisverkehrsplatz ist demnach nicht zulässig.

Zur Frage, ob die in den Planunterlagen vorgesehene Lichtsignalanlage erforderlich sei, führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass der Knotenpunkt nach den gültigen Richtlinien geplant sei. Die geplante Lichtsignalanlage sei aus Verkehrssicherheitsgründen einerseits zum Schutz der Rechtsabbieger von der Bundesstraße 1 alt aus Richtung Salzkotten in die Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten und andererseits zum Schutz der Linksabbieger die von der Ortsumgehung aus Richtung Paderborn in die Bundesstraße 1 alt in Richtung Salzkotten abbiegen wollen bzw. zum Schutz der Abbieger in die Gemeindestraße „Schlingweg“ erforderlich.

Verknüpfung der L636 „Verner Straße“ mit der Bundesstraße 1n

Seitens der anwesenden Bürger wurde die Frage gestellt, ob die vorgesehene großzügige Verknüpfung der L636 „Verner Straße“ mit der Bundesstraße 1n u.a. durch die Herstellung von zwei Kreisverkehrsplätzen in dieser Form erforderlich sei.

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass für jede künftige Verknüpfung einer vorhandenen Straße mit der Bundesstraße 1n Variantenuntersuchungen, unter Beachtung der für eine Planung geltenden Vorschriften und Richtlinien, durchgeführt wurden.

Dabei habe sich die hier vorliegende Lösung unter Beachtung der vorgegebenen Rahmenbedingungen z.B. Verkehrssicherheitsaspekte als die zweckmäßigste Lösung erwiesen. Auch hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme habe sich gezeigt, dass andere Varianten nicht platzsparender sind.

Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erfolgt hier eine Überprüfung der bisherigen Annahmen.

Wirtschafts- und Radwegeverbindungen

Die Öffentlichkeit stellte die Frage, wie die Führung des Radverkehrs im Rahmen der Planung der Ortsumgehung berücksichtigt sei.

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass im Zuge der geänderten Führungen der L636 „Verner Straße“, der L751 „Thüler Straße“ und der K3 „Scharmeder Straße“ die Herstellung von begleitenden Radwegen geplant sei. Diese Radwege erhielten eine befestigte Breite von 2,50 m und seien auch von Fußgängern nutzbar. Eine durchgängige, vom motorisierten Verkehr getrennte Rad- und Gehwegverbindung zwischen den Ortsteilen Verne, Thüle und Scharmede der Stadt Salzkotten und der Kernstadt Salzkotten sei somit weiterhin gegeben.

Zusätzlich sei im Zuge der Ortsumgehung noch eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der bestehenden Wirtschaftswegkreuzung „Ewertstraße“ / „Auf der Ewert“ zur Verbindung der Kernstadt von Salzkotten mit der nördlich der geplanten Ortsumgehung gelegenen Feldflur vorgesehen. Die Rad- und Gehwegunterführung erhalte eine lichte Höhe von 2,50 m. Die Mitbenutzung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sei allerdings nicht vorgesehen und aufgrund der Höhe auch nicht möglich.

Zu der Frage der künftigen Wirtschaftswegverbindungen führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme jedes Grundstück bzw. jedes Wohngebäude wie bisher an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen bleibt.

Allerdings bestehe kein Anspruch auf Fortbestehen von Vorteilen, die sich aus einer bestimmten Verkehrslage von Grundstücken ergeben.

C) Fragen zum Immissionsschutz und zur Umwelt

Lärmschutz

Aus der Öffentlichkeit wurde die Frage gestellt, welche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Neubaus der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten vorgesehen sind. Aus Sicht der Betroffenen sei die Herstellung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) zwingend erforderlich.

Von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde ausgeführt, dass aufgrund des Abstandes der untersuchten Varianten zur vorhandenen Bebauung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Anlieger von Verkehrslärm keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem derzeitigen Planungsstand erforderlich werden.

Für die Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen werde eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens vorgenommen, auf dessen Grundlage eine detaillierte schalltechnische Untersuchung durchgeführt wird. Dabei werden für jedes im Nahbereich der Trasse liegenden Wohngebäude die Beurteilungspegel ermittelt und anhand der gesetzlichen Vorgaben bewertet und soweit erforderlich aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen festgelegt.

Zu der Frage, inwieweit die bestehende Bahnstrecke bei der Ermittlung der Lärmbeeinträchtigungen berücksichtigt wird, führt die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass beim Neubau einer öffentlichen Straße im vorliegenden Fall der Neubau der Ortsumgehung von Salzkotten im Zuge der Bundesstraße 1 ein Anspruch auf Lärmschutz nur besteht, wenn der von dem neuen Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm die maßgeblichen Immissions-

werte überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel wird dabei nicht unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege z.B. die Bahnstrecke ermittelt.

Umwelt

Flächenbedarf/Kompensationsmaßnahmen

Auf die Frage, wie groß der flächenmäßige Eingriff in die Natur und Landschaft sei bzw. welche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angaben hinsichtlich des erforderlichen Flächenbedarfs bzw. der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemacht werden könnten, da noch keine Vorzugsvariante und somit auch noch keine für die Eingriffsbewertung erforderliche Detailplanung vorliegt, auf deren Grundlage die Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt sowie bewertet und anschließend die Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden könnten.

Querung der „Heder“

Seitens der anwesenden Anlieger wird ausgeführt, dass die geplante Bundesstraße 1n als Ortsumgehung von Salzkotten durch die vorgesehene „Hederquerung“ erheblich in das schützenswerte Gebiet der „Hederaue“ eingreift.

Dazu wurde ausgeführt, dass von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift der Eingriff in das schützenswerte als FFH-Gebiet ausgewiesene Gebiet der „Hederaue“ nicht verkannt wird. Aufgrund der Fließrichtung der „Heder“ in Nord-Südrichtung allerdings eine Querung durch die Bundesstraße 1n nicht vermieden werden kann. Zur Minderung des Eingriffs quere die Ortsumgehung die „Heder“ mittels eines Brückenbauwerkes an der schmalsten Stelle der „Hederaue“. Das Brückenbauwerk überspanne das gesamte Überschwemmungsgebiet der „Heder“ und erhalte eine Länge von ca. 186 m. Die geringste Höhe zwischen dem vorhandenen Gelände und der Brückenunterkante betrage ca. 3,0 m und die maximale lichte Höhe ca. 5,0 m.

D) Sonstige Fragen zur Baumaßnahme

Gewerbegebiet „ Paderborner Straße“ / „Scharmeder Straße“

Aus der Öffentlichkeit wurde vorgetragen, dass sich im Einmündungsbereich der Kreisstraße 3 „Scharmeder Straße“ in die bestehende Bundesstraße 1 „Paderborner Straße“ eine Tankstelle befindet, die von vielen Salzkottener Bürgern benutzt wird.

Auf die Frage, ob auch nach Realisierung einer Ortsumgehung die Tankstelle noch direkt von der Ortsumgehung angefahren werden könne, führt die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass die Tankstelle nach Realisierung einer Ortsumgehung nur noch rückwärtig über die geänderte Führung der Kreisstraße 3 und den zur Erschließungsstraße umgestalteten Abschnitt der Kreisstraße 3 zu erreichen sei.

Archäologische Bodenfunde

Aus der Öffentlichkeit wurde vorgetragen, dass am Ortsausgang von Salzkotten in Richtung Paderborn im Bereich der „Dreckburg“ wie auf der südlichen Seite der Bundesstraße 1 auch

auf der nördlichen Seite im vorgesehenen Planungsbereich ebenfalls Bodendenkmäler zu vermuten sind.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift führt dazu aus, dass die zuständigen Denkmalbehörden am Planungsprozess beteiligt sind und die zum Schutz von Bodendenkmälern vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bei der Planung des Neubaus der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten beachtet werden.

Beteiligung am Planungsprozess

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde den Bürgern seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift mitgeteilt, dass zur Erlangung des Baurechts ein Planfeststellungsverfahren, an deren Ende der zu beklagende Planfeststellungsbeschluss, steht durchgeführt wird.

Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde den Anliegern nahe gelegt, sich aktiv durch Vorbringen Ihrer Belange, seien es Bedenken oder Anregungen, bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde in Detmold an diesem Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.

Grunderwerb und Entschädigung

Zu der Frage, ob eine Umplanung der Ortsumgehung erfolge, wenn ein Grundstücksbetreffender seine für den Neubau der Ortsumgehung benötigten Flächen nicht verkauft, führt die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass seitens der Vorhabenträger die Beeinträchtigungen der vom Neubau der Ortsumgehung durch die Abgabe von Flächen betroffenen Anlieger nicht verkannt werde. Eine Inanspruchnahme von Flächen für den Neubau der Ortsumgehung aus den betroffenen Anliegergrundstücken sei allerdings nicht zu vermeiden und auch zur ordnungsgemäßen Durchführung erforderlich.

Der Neubau der Ortsumgehung wurde in den derzeitigen Bedarfsplan als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs“ aufgenommen. Der Bedarf für eine Ortsumgehung von Salzkotten ist somit kraft Gesetz gegeben. Darüber hinaus ist der Neubau der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten aufgrund der verkehrlichen Entlastungswirkung für den Ortskern von Salzkotten und zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit im Interesse des öffentlichen Wohls vernünftiger Weise geboten.

Dem Vorhabenträger ist immer daran gelegen, eine einvernehmliche Regelung der Grundstücksangelegenheiten zu erzielen. Dies gelingt in den allermeisten Fällen. Sollte es jedoch den seltenen Fall geben, dass es zu keiner Einigung kommt, so sieht der Gesetzgeber als allerletztes Instrument auch die Enteignung vor.

Konkrete Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Anliegern würden situationsbedingt aufgenommen, in aller Regel aber erst im Rahmen bzw. nach dem Planfeststellungsverfahren. Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift werde allerdings bei dieser Maßnahme frühzeitig Kontakt mit den Betroffenen aufnehmen und stehe bei Bedarf schon zum jetzigen Zeitpunkt jederzeit für Gespräche zur Verfügung.

Außerdem führt die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass soweit den betroffenen Anliegern durch den Neubau der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des bereits angesprochenen Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt.

Zusammenfassung:

Den Beiträgen seitens der Teilnehmer war zu entnehmen, dass die Notwendigkeit des Neubaus der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten zur verkehrlichen Entlastung des Innenstadtbereiches der Stadt Salzkotten und zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit grundsätzlich anerkannt wird.

Im Verlauf der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift mehrfach vorgetragen, dass zurzeit noch keine Vorzugsvariante für den östlichen Teil des Neubaus der Bundesstraße 1 als Ortsumgehung von Salzkotten feststehe. Der Verlauf des westlichen Teils der Ortsumgehung habe sich im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses soweit verfestigt, dass für diesen Bereich der Ortsumgehung die Führung der Trasse feststehe.

Die Entscheidung, welche Variante im östlichen Bereich der weiteren Planung der Ortsumgehung von Salzkotten zu Grunde gelegt wird, werde erst nach Würdigung der im Rahmen der dieser Bürgerinformationsveranstaltung vorgetragenen Anregungen und Bedenken sowie nach Abwägung der von der Planung betroffenen z.B. verkehrlichen, straßenbautechnischen und wirtschaftlichen Belange sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgenommen.

Aufgrund der o.g. Ausführungen kann es demnach im weiteren Planungsprozess insbesondere bei der Erarbeitung der Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zu Änderungen der Planung kommen.

Die im Bürgerinformationstermin von den anwesenden Bürger gestellten Fragen wurden von der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift ausführlich beantwortet und sachbezogen entsprechend den aufgeführten Themenblöcken protokolliert.

Das Ende der Veranstaltung war gegen 22:45 Uhr.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift
Außenstelle Paderborn, Am Rippinger Weg 2
33098 Paderborn

Ansprechpartnerin:
Jelena Delic
Tel.: 05251/692-125
E-Mail: jelena.delic@strassen.nrw.de