

## Hinweise des Straßenbaulastträgers

Im Nachgang der seinerzeitigen Bürgerinformationsveranstaltung des Landesbetriebes Straßenbau NRW am 19.04.2018 in Ottbergen zum Neubau der B64 von Brakel/Hembsen bis Höxter/Ottbergen hat sich das Aktionsbündnis B 64 – Ottbergen gegründet. Nachfolgend ist der Forderungskatalog des Aktionsbündnisses „kursiv“ im Original abgedruckt, der den Landesbetrieb am 08.10.2018 in einem gemeinsamen Gespräch vorgestellt wurde. Zur Vollständigkeit der Darstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung sind die Besprechungsinhalte aus diesem Gespräch weiter unten zusammengefasst.

## **„Forderungskatalog des Aktionsbündnisses B 64 – Ottbergen- zur Neubauplanung der B 64 im Bereich Höxter-Ottbergen**

### **Vorbemerkungen**

*Nach Vorstellung des Vorentwurfs der B 64 am 19.04.2018 im KuStall in Ottbergen haben sich angesichts der großen Auswirkungen auf die Einwohner engagierte Bürger zusammengeschlossen um die Planung zu begleiten. Am 29.06.2018 wurde das Aktionsbündnis B 64 Ottbergen gegründet.*

*Die momentane Situation der B 64 stellt seit Jahren eine große Belastung für die Anwohner der Höxterschen Straße und Brakeler Straße dar. Der Verkehr wird in den nächsten Jahren weiterzunehmen, dass auch aus unserer Sicht Handlungsbedarf besteht.*

*Die Abwägung aller Argumente darf aber nicht dazu führen das die Probleme nun auf andere Ortsteile verlagert werden. Der Entwurf von Straßen NRW bewirkt genau das.*

*Die Planung muss eine mögliche und schwerwiegende Beeinträchtigung der Lebensqualität in unserem Dorf durch **Abtrennung von Ortsteilen**, Landschaftszerstörung, Fernverkehrslärm, Staub und Abgase frühzeitig planerisch ausschließen. Wir fordern eine umweltverträgliche und intelligente Lösung, in der sich die Verkehrsplanung in erster Linie an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert. Die Lebensqualität für Bürger und Bürgerinnen, Kinder und Kindeskindern sollte oberste Priorität haben. Alle bisherigen Anbindungen zwischen den Ortsteilen Dorf/Steinäckern und den nördlich der Bahn liegenden Ortsteilen müssen uneingeschränkt erhalten bleiben.*

### **Forderungskatalog im Einzelnen zu der Planung von Straßen NRW**

#### **1. Wildbrücke östlich von Ottbergen**

*Wegfall der Wildbrücke, weil nach Auffassung des Aktionsbündnisses die aktuellen Unfallzahlen vom Abzweig Amelunxen bis zu Unterführung der Eisenbahnstrecke Ottbergen-Northeim einen derartigen Aufwand nur schwerlich rechtfertigen lassen.*

*2015 = 6*

*2016 = 5*

*2017 = 7*

*2018 bis 30.5. = 1*

*Der Erfassungsabschnitt hat eine Länge von 2,1km, d.h., dass diese Wildunfälle im*

Bereich vom Abzweig B 64 Amelunxen bis zur Bahnunterführung östlich Orteingang Ottbergen passiert sind. Angesichts der Kosten der Wildbrücke von 3,5 Mio € ist zu prüfen, ob elektronische Wildwarnanlagen, wie sie bereits in Schleswig Holstein, Baden Württemberg, Sachsen-Anhalt und der Schweiz erprobt worden sind, ausreichen könnten. Die Kosten einer solchen Sicherungsmaßnahme belaufen sich nur auf etwa 25 % der Kosten einer Wildbrücke. **Die freiwerdenden Mittel sollen für die von dem Aktionsbündnis vorgeschlagenen Maßnahmen verwendet werden.**

## **2. Verkehrslärm, Staub und Abgase**

Gefordert wird zusätzlich zum bisher vorgesehenen Lärmschutz nördlich der B 64 ein Lärmschutz an der Südseite in der gesamten Ortsdurchfahrt.

Außerdem sollte an der Nordseite der B 64 ab Nikolausplatz bis Haus Hubert Göllner (letzte Haus Am Stockfeld) eine durchgehende Höhe der Lärmschutzwand von 4,50 m eingeplant werden.

Wir fordern eine Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb der Ortschaft auf 70 Km/h ähnlich der B 64 im Streckenabschnitt Holzminden bis Eschershausen. Wer die B 64 in diesem Streckenabschnitt befährt wird feststellen, dass in Holzminden und vor Eschershausen zur Abfahrt Stadtoldendorf eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h eingerichtet und eine Ampelanlage gebaut wurde. Was in Niedersachsen geht sollte auch in NRW möglich sein, gerade bei einer Ortsdurchfahrt. Zur weiteren Lärmreduzierung sollte in der Ortsdurchfahrt Flüsterasphalt eingebaut werden.

## **3. Ausgestaltung des Kreuzungspunktes Bahnhofstraße./Tensgrund/Lintrott und Bahnanlagen/neue Trasse B 64**

Bei der Bahnunterführung handelt es sich um den einzigen und wichtigsten Verbindungsweg zwischen Dorf und nördliche Ortsteile (Tensgrund, Lintrott u. Stockfeld). Diese Verbindung mit der später mittigen Verengung ist besonders problematisch für Schul- und Kindergartenkinder. Wir sehen hier ein besonderes Gefährdungspotential für Beschäftigte/Besucher der Lebenshilfe, die täglich mit der Bahn anreisen und auch für ältere und gebrechliche Menschen. Die Benutzer sind heute schon nicht unerheblichen Gefahren durch Autos, KleinLKW, Linienbusse und immer größer dimensionierten Landmaschinen ausgesetzt.

*Es ist fraglich, ob die bisher vorgesehene Gestaltung als eine Ortsstraße mit Gehweg einer behindertengerechten und barrierefreien Straßen- und Verkehrsraumplanung entspricht (Hinweis Leitfaden Straßen NRW zur Barrierefreiheit im Straßenraum).*

**Bedingt durch den Neubau der B 64 muss der nördliche verbleibende und verengte Teil der Unterführung der übrigen Breite und dem neuen Bauwerk zur Aufnahme der B 64 angepasst werden.**

**Dieser verkehrsmäßig neuralgische Punkt muss auch während der späteren Bauphase für die Anwohner erträglich passierbar bleiben.**

### **3.1 Zukünftige Straße Am Lintrott**

Die Straße Am Lintrott hat vom Haus Nr. 2 (Wolfgang Groppe) bis zur Firma CAL Classic Haus eine Länge von ca. 650 m, wovon vom Haus Nr. 2 bis Haus Nr. 8 40 m

mit einem ca. 80cm breiten Gehweg ausgebaut sind, nach etwa 350 m in Höhe der Orgelfabrik Sauer verengt sich die Straße und ist nur einspurig bis etwa 100 m vor der Firma CAL Classic Haus befahrbar.

Diese Straße wird morgens um 7.30 Uhr und nachmittags ab 15.45 Uhr als Zubringerverkehr mit ca. 5 großen Linienbussen und ca. 20 kleinen Bussen für die Lebenshilfe genutzt. Zusätzlich verkehren noch planmäßige Linienbusse der Firma Weser-Egge-Bus. Hinzu kommen noch die Mitarbeiter der Lebenshilfe die mit dem Auto und Zug an- und abreisen.

Des Weiteren bewegen sich tagsüber regelmäßig Gruppen der Lebenshilfe (Menschen mit Behinderungen) mit ihren Betreuern in Richtung Ort/Ortsmitte. Diese Gruppen können sich nur auf der gesamten Straßenbreite bewegen da ein Gehweg fehlt.

Der geplante Ausbau der B 64 mit der vorgestellten Westschleife wird zur Folge haben das sich die Verkehrsströme innerhalb der Ortschaft verschieben. Wer aus der Siedlung Grünenberg/Ostdeutsche Straße/Bosseborn den alten Ortskern besuchen möchte wie z.B. Schule, Kindergarten, Arzt, Apotheke wird den Weg über die Straße Am Lintrott suchen. Diese zusätzlichen Verkehrsströme kann diese Straße in ihrem jetzigen Zustand nicht aufnehmen und zusätzliche Verkehre bedeuten eine nicht unerhebliche Gefährdung anderer Nutzer.

Die Straße Am Lintrott muss daher zu einer innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen ausgebaut werden. Über diese Straße müssen die Anwohner aus dem Siedlungsgebiet Grünenberg/Ostdeutsche Straße/Derenbornstraße den Bahnhof, Friedhof, Märkte, Kindergarten, Schule, Ärzte und Kirche erreichen können. Das bedeutet nach unserer Ansicht eine Freigabe für den allgemeinen Verkehr auch schon in der Bauphase der B 64. Dieser Ausbau, der teilweise auch über die alte sogenannte „Ladestraße“ erfolgen könnte, muss für die Anlieger kostenneutral erstellt werden, da nach dem Verursacherprinzip Straßen NRW die Kosten zu übernehmen hat.

#### **4. Fußgängeranbindung zwischen den Ortsteilen Grünenberg/Steinäckern**

Gefordert wird für diesen Bereich eine direkte fußläufige Anbindung zwischen den beiden Ortsteilen in ausreichender Breite, die

- für Menschen mit Behinderungen und Rollstuhlfahrer geeignet ist,
- als Querung Marschformationen bei Festumzügen aufnehmen kann.

#### **5.. Szenario zur Verkehrsplanung während der Bauzeit der neuen B 64**

Ein Szenario zur Verkehrsführung während der Bauzeiten bis zur Fertigstellung der Großbauvorhaben muss erarbeitet werden. Auch in dieser Phase müssen die „Nordbewohner“ alle Ortsteile und auch den Bahnhof uneingeschränkt auf kürzestem Wege erreichen können.

## **Unser Vorschlag**

### **Planung Straßen NRW Schleife westlich von Ottbergen und Anbindung an B 64 außerhalb der Ortschaft**

Es muss gleichrangig und ohne Rücksicht auf Baukosten seitens Straßen NRW geprüft werden, ob eine Anbindung der L 890 an die B 64 außerhalb des Ortsbereiches umsetzbar ist. Hierbei verbleibt es zunächst bei der von Straßen NRW geplanten Schleife westlich von Ottbergen zwecks Kreuzung L 890 und B 64 neu. Die Anbindung L 890 an die B 64 sollte jedoch unmittelbar im Bereich der

*Brückenquerung Bahn und B 64 und zwar nordwestlich unterhalb des Winkelsteins erfolgen (Hinweis auf die Anlage). Aus Sicht des Aktionsbündnisses würde diese Lösung Anwohner und Umwelt am wenigsten belasten und wäre gleichzeitig mit einem hohen Maße an Übereinstimmung sowie Akzeptanz in der Bürgerschaft ausgestattet.*

*Ein Kreisell, bestehend aus Zu- und Abfahrt der L 890, des geplanten Wirtschaftsweges und eines Abzweigs B 64 in diesem Bereich könnte hilfreich und zielführend sein. Der Verkehr könnte so schneller, sicherer und stressfreier für die Menschen der B 64 zugeleitet werden.*

*Das Aktionsbündnis fordert im Zuge obiger Planungen auch eine mögliche Alternativplanung zum Kreisell ein.“*

## Vermerk zur Bürgerbeteiligung vom 08.10.2018

Teilnehmer:	<u>Aktionsbündnis B 64 Ottbergen</u>	<u>Landesbetrieb Straßenbau NRW</u>
	Frau Rikus	Herr Voigtländer
	Frau Kopka-Hanewinkel	Frau Delic
	Herr Sonntag	Herr Herden
	Herr Föckel	Frau Arends

Das Aktionsbündnis Ottbergen hat im Nachgang an die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Neubau des 3. Abschnitts (TA 1a) der B64 im April 2018 einen Forderungskatalog an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen übergeben. Um die Inhalte des Forderungskatalogs zu besprechen, wurde eine Besprechung am 08.10.2018 vereinbart.

Das Aktionsbündnis Ottbergen teilte einleitend mit, dass es zum Ziel hat, die Beste Lösung aus Sicht der und für die Ortsbewohner Ottbergens zu erreichen. Das Aktionsbündnis vertritt rund 50-60 Anwohner Ottbergens.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift begrüßt die frühe Gründung des Aktionsbündnisses und erhofft sich eine gute Zusammenarbeit.

Einleitend erläuterte die Regionalniederlassung das Föderale System.

Für den Neubau der B 64 sitzen 5 Partner mit am Tisch, die alle unterschiedliche Interessen und Ziele verfolgen.

- Der Bürger, möchte für sich natürlich die beste Lösung.
- Die Stadt, möchte die beste Lösung für die Bürger Höxters auch im Hinblick z. B. auf Erreichbarkeit.
- Das Land, ist die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und hat den Auftrag, Regionen gleichwertig zu entwickeln.
- Der Bund, hat eine einheitliche Prämisse den großräumigen Verkehr optimal zuführen und setzt diese in ganz Deutschland um.
- Straßen NRW, vertritt den Bund und das Land und hat das Ziel eine allen Belangen am ehesten gerecht werdende Lösung zu entwickeln.

### Zu Punkt 1. Wildbrücke östlich von Ottbergen (siehe Anlage 1)

Zu Punkt 1. erklärte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, dass der Bau der Grünbrücke nicht durch die Wildunfällen auf der alten B64 begründet ist. Im Verlauf der Bahntrasse zwischen Ottbergen und Wehrden befindet sich eine Route der Tiere, die heute die vorhandene B64 über das Brückenbauwerk der Deutschen-Bahn östlich von Ottbergen queren. Der Neubau der B64 durchschneidet diese Route, so dass keine gefahrenlose Querung mehr möglich ist. Dies ist aus planrechtlicher Sicht der Eingriff, den es auszugleichen gilt. Aufgrund dieser Sachlage, ist laut des fachlichen, faunistischen Gutachtens in dem Bereich eine Grünbrücke vorzusehen. Im Hinblick auf das künftig zu erlangende Baurecht gibt es in der Abwägung zum jetzigen Planungsstand keine Möglichkeit, auf ein solches Bauwerk zu verzichten.

### Zu Punkt 2. Verkehrslärm, Staub und Abgase

Bezüglich des Verkehrslärmes nimmt die Regionalniederlassung wie folgt Stellung. Alle Menschen in Deutschland haben das gleiche Recht auf Lärmschutz. Ein absoluter Schutz durch Lärmschutzmaßnahmen ist vielerorts nicht umsetzbar und auch nicht finanzierbar. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen werden durch den Steuerzahlern getragen. Da es aber bewiesen ist, dass Lärm krank macht und der Mensch zu schützen ist, gibt es vom Bund Richtlinien mit Grenzwerten und Maßnahmen, die einheitliche Vorgaben treffen, wie der Mensch zu schützen ist. Es ist dabei zu

rechnen und nicht zu messen. Die Lärmberechnung geht immer vom ungünstigen Fall aus, der sich bei der jeweiligen örtlichen Situation ermitteln lässt. Dabei ist eine Abwägung zwischen den Kosten der Lärmschutzmaßnahmen und dem erreichten Lärminderungsmaß zu treffen. Weitere Infos sind unter <https://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laerschutz.html> zu finden.

Mit den derzeitigen geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte des Bundes zum größten Teil eingehalten. Auf der Südseite, in dem östlichen Teil Ottbergens, in dem derzeit keine Lärmschutzwand vorgesehen ist, gibt es einige wenige Überschreitungen der Grenzwerte, die zum jetzigen Planungsstand keine Lärmschutzwand rechtfertigen. Diese Überschreitungen können auch nach geltender Rechtsprechung grundsätzlich dann passiv abgedeckt werden. Die Regionalniederlassung hat jedoch zugesagt, für diesen Bereich, nach Vorliegen der aktuellen Verkehrsuntersuchung, erneute Berechnungen durchzuführen und abzuwägen.

Zur Lage des Spurwechsels wurde erläutert, dass dieser keine Auswirkungen hinsichtlich des Lärms hervorruft. Die Lage des Spurwechsels in dem Streckenabschnitt wird bei der weiteren Planung erneut überprüft.

Lärmschutzmaßnahmen durch Geschwindigkeitsbeschränkung bei Neubaumaßnahmen sind seitens des Bundes bei seinen Maßnahmen nicht vorzusehen. Hier stehen die eingangs genannten Grundsätze im Vordergrund.

Das Gutachten für Emissionen bzgl. Staub und Abgase legt dar, dass mit Bezug auf die Verkehrsbelastung die Grenzwerte schon am Fahrbahnrand eingehalten werden und somit keine Überschreitungen vorliegen.

### Zu Punkt 3. Ausgestaltung des Kreuzungspunktes Bahnhofstraße / Tensgrund / Lintrott und Bahnanlagen Trasse B 64

Das Brückenbauwerk, das die Verengung verursacht, liegt im Eigentum der Deutschen Bahn und ist durch den Neubau der B 64 nicht betroffen, sodass für den Straßenbaulastträger der Bundesstraße hier keine Veranlassung zur Erneuerung des Bauwerks besteht. Solange das Bauwerk aus Sicht der Deutschen Bahn nicht sanierungsbedürftig erscheint, wird das Brückenbauwerk nicht verändert. Die Zuständigkeit liegt bei der Deutschen Bahn und der Stadt Höxter. Das neue Brückenbauwerk im Zuge der B 64n im Bereich der Bahnhofstraße ist so geplant, dass der Querschnitt den heutigen Richtlinien entspricht und, dass eine nachträgliche Erneuerung der weiteren Bauwerke im Zuge der Bahnhofstraße weiterhin möglich ist.

#### Zu Punkt 3.1 Zukünftige Straße Am Lintrott

Die Straße Am Lintrott ist eine innerörtliche Verbindungsstraße, die die Aufgabe hat, den allgemeinen innerörtlichen Verkehr aufzunehmen. Die Zuständigkeit für eine Veränderung dieser Straße liegt bei der Stadt Höxter.

### Zu Punkt 4. Fußgängeranbindung zwischen den Wohngebieten Grüenberg / Steinäckern

Siehe zu „Unser Vorschlag“.

## Zu Punkt 5. Szenario zur Verkehrsführung während der Bauzeit der neuen B 64

Generell wird der Bauablauf von Straßenbaumaßnahmen so geplant, dass die Einschränkungen während der Bauphase so gering wie möglich gehalten werden. Der Bau von Straßen ist aber nicht ohne Einschränkungen möglich. Im Bereich der Bahnhofstraße wird es im Zuge des Neubaus des Brückenbauwerkes nach derzeitigem Kenntnisstand eine Vollsperrung geben. Zur bauzeitlichen Verkehrsführung der Fußgänger oder auch des Pkw-Verkehrs können zum jetzigen Planungsstand noch keine konkreten Aussagen gemacht werden. Der Hinweis des Aktionsbündnisses hierbei insbesondere auf den Schülerverkehr und die Erreichbarkeit des Bahnhofs zu achten, wird mit in die spätere Planung einfließen.

## Zu „Unser Vorschlag

### Planung Straßen NRW Schleife westlich von Ottbergen und Anbindung an B64 außerhalb der Ortschaft“

Eine Prüfung ohne Rücksicht auf die Kosten ist gemäß der Haushaltsordnung des Bundes nicht möglich. Die Wirtschaftlichkeit und die Angemessenheit sind immer zu betrachten. Dennoch wird der Vorschlag des Aktionsbündnisses aufgenommen und es werden weitere Untersuchungen beauftragt bzw. erneute Abstimmungen mit dem Verkehrsministerium geführt. Ein Kreisverkehr entspricht nicht den Anforderungen an Straßen dieser Entwurfsklasse, weshalb er bei der weiteren Untersuchung nicht weiter betrachtet wird. Sobald hier Ergebnisse vorliegen, werden diese mit dem Aktionsbündnis besprochen.