

## Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)

### Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Außenstelle Paderborn plant den Neubau der B64/83 von Brakel/Hembsen bis Höxter. Für den Teilabschnitt 1a Neubau der B64 von Brakel/Hembsen bis Höxter/Ottbergen wurde die Vorentwurfsplanung vorgestellt. Dieser Abschnitt beginnt nord-östlich der Ortslage von Hembsen am Ende der bereits fertig gestellten Ortsumgehung Hembsen und ist 5,3 km lang. Circa 500 m nord-östlich der Ortsdurchfahrt von Ottbergen schließt die B 64n an den geplanten Teilabschnitt 1b an. Die B 64n erhält zwei Anschlüsse. Bei Hembsen wird die K 50 über das heutige Brückenbauwerk der B 64 alt angeschlossen. Bei Ottbergen erfolgt der Anschluss über die L890. Zur höhenungleichen Kreuzung der Bahnstrecke, der B 64n und eines Wirtschaftsweges wird die L890 auch zur Aufrechterhaltung des innerörtlichen Verkehrs von Ottbergen in westliche Richtung verschoben und bis hinter die vorhandene Bebauung verlegt. Zudem erhält die verlegte L890 einen 2,50 m breiten Rad-Gehweg. Das untergeordnete Straßen- und Wirtschaftswegenetz wird angepasst und teilweise neu geordnet. Durch den Neubau der B 64 entfallen in diesem Streckenabschnitt zukünftig zwei beschränkte Bahnübergänge.

### Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Absatz 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, Absatz 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 in den Mitteilungsblättern der Städte Höxter und Brakel sowie über Pressemeldungen zu einem entsprechenden Termin für Donnerstag, den 19.04.2018 ab 18:00 Uhr im Wiemers-Meyerschen Hof, Ku-Stall in Ottbergen eingeladen. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden zusätzlich gesondert schriftlich eingeladen.

Im Informationstermin wurden einleitend Erläuterungen des Vorhabenträgers zum Hintergrund, Zweck und Inhalte des Termins und zum Verfahrensstand sowie zu den Rollen des Vorhabenträgers, der Planfeststellungsbehörde und der betroffenen Öffentlichkeit gegeben.

Anschließend wurde die Entwurfsplanung in ihren Grundzügen mittels einer Präsentation vorgestellt und erläutert. Zur besseren Strukturierung und Übersicht der Informationsveranstaltung wurde die Vorstellung des Bauvorhabens in die Themenblöcke „Lage der neuen B64“, „Verknüpfung mit vorhandenen Straßen“, „Neuordnung Straßennetz“, „Lärmschutzmaßnahmen“, „weitere Planungsschritte“ und „Streckenbefahrung B64“ gegliedert. In der anschließenden Diskussionsrunde wurden weitere Details der Planung erläutert.

Im Anschluss an die Vorstellung der Baumaßnahme durch die Vertreter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift und der Frage- und Antwortrunde hatte die Öffentlichkeit noch Gelegenheit, sich an den Infoinseln durch Mitarbeiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift und den Lärmschutzgutachter, weitergehend vertiefend zu informieren.

Bereits vor der öffentlichen Sitzung wurde der interessierten Öffentlichkeit außerdem die Gelegenheit gegeben, sich über die Baumaßnahme an den Infoinseln zu informieren.

In der Diskussionsrunde wurden von den Anwesenden weitere Details nachgefragt und Anregungen sowie Bedenken zu folgenden Punkten angesprochen:

### Gesamtmaßnahme

Vereinzelte Bürger fordern eine Tunnellösung im Bereich der Ortslage von Ottbergen. Dann könne alles so bleiben wie es heute ist. Sie begründen Ihre Forderung durch geringeren Flächenverbrauch, kein Erfordernis von Grunderwerb und entfallenden Winterdienst. Zudem würden die Anwohner entlang der B64n bei der Tunnellösung nicht durch Lärm belästigt und das Dorf würde nicht zerschnitten. Der Vorhabenträger führte aus, dass Tunnellösungen als Varianten in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht wurden, jedoch aufgrund des geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses als Varianten nicht weiterverfolgt wurden.

Die Zerschneidung des Dorfes wird überwiegend von Anwohnern, die nördlich der Bahnstrecke wohnen, befürchtet. Aus ihrer Sicht gibt es keine optimale Lösung für die Dorfbewohner, ohne großen Umwege auf die andere Seite des Dorfes zu gelangen. Der Vorhabenträger führte aus, dass die Querungsmöglichkeit im Bereich der Bahnhofstraße nach wie vor erhalten bleibe und lediglich die Querung im Bereich des heutigen Bahnübergangs verändert werde.

Ein anderer Bürger wünscht sich die Beibehaltung des Bahnübergangs und die Verbreiterung der heute vorhandenen Unterführung der B 64 unter der Bahn, damit dort Begegnungsverkehr möglich wird. Andere wiederum wünschen sich für die Gewerbebetriebe und die Behindertenwerke den Ausbau der Straße „Am Lindrott“ mit einem direkten Anschluss an die B 64n. Man könne von der Quelle aus den Anschluss als Unterführung ausbilden, die alte ehemalige Papierfabrik abreißen und dort einen Anschluss an die alte B 64 schaffen.

Einige Bürger befürchten auch, dass die Geschäfte nach dem Bau der B 64 neu ihre Kundschaft verlieren.

### Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs im Bereich der Verlegung der L890

Ein anwesender Bürger stellte die Frage, wie die Führung des Radverkehrs und Fußgängerverkehrs unter Berücksichtigung von Rollstuhlfahrern entlang der verlegten L890 geplant sei.

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass entlang der L890 ein gemeinsamer Rad- und Gehweg mit einer Breite von 2,50m vorgesehen ist, der durch einen Hochbord von der Straßen getrennt ausgeführt wird.

Zum Rad- und Fußgängerverkehr im Bereich der Verlegung der L890 kamen weitere Fragen auf, wie wer übernimmt die Unterhaltung und den Winterdienst? Wird der Bereich beleuchtet sein? Wie lang ist der Umweg entlang der L890? Dieser Umweg muss bei Wind und Wetter gegangen werden, gibt es keine günstigere Lösung um die Ortsteile zu verbinden? Warum wird im Bereich des heutigen Bahnübergangs keine Unterführung für die Fußgänger vorgesehen?

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass die Unterhaltung des kombinierten Rad-Gehweges auf der freien Strecke der L 890 in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW liegt. Eine Beleuchtung ist vom Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht vorgesehen.

Zuständig hierfür wäre die Stadt Höxter. Die Länge des Umweges wird circa 550 Meter betragen davon circa 150 m mit einer Längsneigung von 5 Prozent.

Weiterhin führte der Vorhabenträger aus, dass bisherige Untersuchungen keine Lösung zur Querung der Fußgänger und Radfahrer im Bereich der heutigen L890 ergeben haben. Gründe dafür sind eine Vielzahl vorhandener und auch neu erforderlicher Leitungen bzw. Kanäle, die vorhandenen Höhenverhältnisse und die dadurch erforderlichen Entwicklungslängen die erforderlich sind, um eine Querung barrierefrei im Bereich der heutigen L890 ausbilden zu können. Es wurde zugesagt, dass im Rahmen der weiteren Planung Varianten zur Querung der B64n dargestellt, verglichen und auf Realisierbarkeit geprüft werden.

## Lärmschutz

Viele betroffene Bürger fordern bezüglich des Lärmschutzes weitere Maßnahmen. Nochmal geprüft werden sollen im Bereich des Wohngebietes am Stockberg die Höhe und Länge der Lärmschutzwand sowie die Verlegung des Fahrstreifenwechsels in diesem Bereich, welcher als zusätzliche Lärmquelle angesehen wird. Der Einbau von Flüsterasphalt sollte zusätzlich mit betrachtet werden und eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb der Bebauung festgelegt werden, so die Sicht einiger Bürger. Des Weiteren wurde die Befürchtung geäußert, dass die Lärmschutzwände den Schall reflektieren würden. Außerdem sollten die Lärmschutzwände durchgehend beidseitig angeordnet werden. Dadurch könne auf den Überflugschutz verzichtet werden.

Vom Ingenieurbüro für Lärmschutz wurde die Verfahrensweise im Hinblick auf Lärm beim Neubau einer Straße erläutert. Den Berechnungen liegt ein 3D-Modell zugrunde, d.h. die gesamte topografische Situation und damit auch die Höhenlagen der Gebäude werden bei Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastung berücksichtigt. Grundlage ist das Bundesimmissionsschutzgesetz, was mit der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung Grenzwerte vorschreibt, die beim Neubau einer Straße einzuhalten sind. Die Grenzwerte werden für die einzelnen Gebäude, die sich entlang der neuen Straße befinden, berechnet. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die beschriebenen Grenzwerte eingehalten, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Bei der weiteren Planung erfolgt eine erneute detaillierte Lärmberechnung, in der das bisherige Ergebnis überprüft wird.

## Geschwindigkeit

Weiterhin kam die Frage auf, weshalb die B64n im Bereich der Ortslage Ottbergen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden soll. Da es sich um eine Ortsdurchfahrt handle, dürfe die Geschwindigkeit nur 50 km/h betragen, wie im Bereich der Ortsdurchfahrt in Höxter.

Der Landesbetrieb führte hierzu aus, dass die B64n als „freie Strecke“ und nicht als Ortsdurchfahrt geplant wird. Als Ortsdurchfahrt werden Straßenbereiche bezeichnet, die der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen. Diese Eigenschaften erhält die B64n nicht. Die Verknüpfung mit dem Ortsstraßennetz erfolgt über sogenannte höhenungleiche Knotenpunkte, die Straßen in zwei Ebenen verbinden. Aus diesem Grund ist für die B64n eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h vorzusehen.

Die B64 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Höxter dient der Erschließung von Grundstücken und verknüpft zudem auch das örtliche Straßennetz, weshalb hier die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h beträgt.

## Unterführung am Bahnhof

Einige Bürger fragten weshalb die Unterführung der Bahnhofsstraße nicht auf eine einheitliche Breite ausgebaut und die heute vorhandene Engstelle beseitigt würde. Alternativ könnte auch eine separate Fußgängerquerung gebaut werden.

Der Landesbetrieb führte dazu aus, dass durch den Neubau der B64n die Errichtung eines Bauwerks erforderlich ist, was die Bundesstraße über die Bahnhofsstraße überführt und gemäß der aktuell geltenden Regelwerke mit entsprechenden Höhen und Breiten sowie einem einseitigen Gehweg ausgebildet wird. Die heute im Bestand vorhandenen Bahnbauwerke, die durch die Neuplanung nicht berührt werden, bleiben wie vorhanden bestehen. Zuständig für derartige Bauwerksänderungen ist nicht die Straßenbauverwaltung sondern sind die DB Netz AG und die Stadt Höxter. Die Straßenbauverwaltung hatte bereits im Rahmen der frühzeitigen Planungsabstimmungen - gerade auch im Zusammenhang mit der Modernisierung des Bahnhofs Ottbergen - mit DB Netz AG und Stadt Höxter entsprechende Änderungen angeregt. DB Netz AG und Stadt Höxter haben sich letztendlich wohl aus Kostengründen gegen derartige Änderungen der Bauwerke entschieden.

## Verbindungsmöglichkeit zwischen Ottbergen und Höxter bzw. Hembsen für Fahrzeuge, die die neue B 64 im Bereich der Ausweisung als Kraftfahrstraße nicht benutzen dürfen

Ein Bürger fragte nach den Verbindungsmöglichkeiten von der Straße „Wingelsteiner Weg“ zum Bahnhof Ottbergen und generell vom Ort Ottbergen in Richtung Höxter sowie in Richtung Hembsen. Dies für langsam fahrende Fahrzeuge, da die B 64 n Kraftfahrstraße werden soll. Die Straßenbauverwaltung antwortete, dass die Verbindung zum Bahnhof Ottbergen über die Straße „Am Lintrott“ erhalten bleibe, ebenso aber auch über die verlegte L 890 und die alte B 64. Richtung Höxter könne man weiterhin über die alte B 64 bis Godelheim und hier über die Anschlussstelle Bruchweg nach Höxter fahren. Richtung Hembsen könne man über die verlegte L 890 und den parallel zur neuen B 64 geplanten Wirtschaftsweg nach Hembsen fahren.

## Wirtschaftswegführung

Ein Bürger merkte an, dass ein Wirtschaftsweg im westlichen Planungsgebiet mittig durch ein Flurstück geführt wird und fragte, ob dieser Weg an die Flurstücksgrenze gelegt werden kann.

Der Landesbetrieb erwiderte, dass in der weiteren Planung geprüft werde, inwieweit der Wirtschaftsweg an die Flurstücksgrenze verschoben werden kann.

## Weiterer Verfahrensablauf und Baubeginn

Fragen nach dem weiteren Verfahrensablauf und einem Baubeginn wurden seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift dahingehend beantwortet, dass zunächst der Vorentwurf fertiggestellt werden müsse. Dies erfolge unter Berücksichtigung der sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gegebenenfalls noch ergebenden und einzuarbeitenden Änderungen. Nach Genehmigung des Vorentwurfs durch das Verkehrsministerium könnten dann die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt werden. Zu einem möglichen Baubeginn könne man zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angabe machen, da man nicht wisse, wie das Verfahren weiter ablaufen und ob gegebenenfalls Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben würden.

## Zusammenfassung:

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben hat, dass sowohl die Herstellung einer Querung für die L 890 als auch für die Querung des Rad-/Gehweges im Bereich des heutigen Bahnübergangs oder alternativ im Bereich der Quelle zu überprüfen sind. Auch die Anordnung und Dimensionierung der Lärmschutzwände sowie die Möglichkeit der Verschiebung eines Wirtschaftsweges werden überprüft.

## Kontakt:

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

Ansprechpartnerin:

Jelena Delic

Tel.: 05251/692-125

E-Mail: [jelena.delic@strassen.nrw.de](mailto:jelena.delic@strassen.nrw.de)