

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

Hier: Besprechung mit dem Aktionsbündnis Ottbergen vom 16.09.2019

Teilnehmer:	<u>Aktionsbündnis Ottbergen:</u> Frau Kopka-Hanewinkel Herr Sonntag Herr Föckel	<u>Landesbetrieb Straßenbau NRW</u> Herr Voigtländer Frau Delic Frau Arends
	<u>Herr MdL Goeken</u> <u>(eingeladen von Aktionsbündnis)</u>	<u>Ingenieurbüro SR</u> Herr Ristein (Ing.-Büro von Straßen.NRW)

Das Aktionsbündnis B 64 Ottbergen hat im Nachgang an die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Neubau des 3. Abschnitts (TA 1a) der B 64 einen Forderungskatalog an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen übergeben. Die Inhalte des Forderungskatalogs wurden gemeinsam besprochen. Das Ergebnis der Besprechung ergab, dass der Landesbetrieb ein Ingenieurbüro beauftragt, welches die Forderungen des Aktionsbündnisses eingehend untersuchen wird.

Die jeweiligen Forderungen wurden untersucht und dargestellt. Um die Ergebnisse der Untersuchungen zu erörtern, wurde eine Besprechung am 16.09.2019 vereinbart.

Eingangs des Termins wurden erneut die Aufgaben und Zuständigkeiten der Straßenbaulastträger Bund, Land, Kreis, Gemeinde und Bahn erläutert. Dies ist insofern von Bedeutung, da auch für den Neubau der B 64 im Bereich von Ottbergen die verschiedenen Träger beteiligt sind und damit die für sie anfallenden Kosten zu tragen haben. Der Straßenbaulastträger Bund ist nicht verantwortlich für Anlagen der Kommune oder der Bahn und sie können auch nicht durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW beurteilt oder gar entschieden werden. Weiterhin wurden die Funktion der B 64 als großräumige Verbindung und die dabei zu beachtenden Planungsparameter erläutert.

Ziel ist es, gemeinsam mit den Bürgern und dem Aktionsbündnis eine allen Belangen am ehesten gerecht werdende Lösung zu entwickeln.

Folgende Punkte wurden am 16.09.2019 besprochen:

1. Anbindung L 890

Das Aktionsbündnis hatte in seinem Forderungskatalog die Verlegung der Verknüpfung der L 890 an die B 64n außerhalb der Ortslage gefordert. Weiterhin wurde im Rahmen der seinerzeitigen Bürgerbeteiligung die Führung der L 890 im vorhandenen Zuge sowie deren Verlegung in den Bereich der alten Papierfabrik gefordert.

Die o. g. Vorschläge wurden im Rahmen der Überprüfung teilweise unter Berücksichtigung der erforderlichen Planungsparameter modifiziert, sodass insgesamt folgende fünf Varianten betrachtet wurden:

1. Variante: Verschiebung des Anschlusses der L 890 an die B 64n in westliche Richtung mittels eines Kreisverkehrs
2. Variante: Verschiebung des Anschlusses der L 890 an die B 64n in westliche Richtung mittels eines Anschlussarmes (Weiterentwicklung aus 1. Variante um Flächenverbrauch zu verringern)
3. Variante: Planung Straßen NRW
4. Variante: die L 890 bleibt im heutigen Zuge, die Verknüpfung an die B 64 neu erfolgt über einen Anschlussarm in westliche Richtung
5. Variante: die L 890 wird über das Gelände der alten Papierfabrik geführt

Die Varianten wurden gegenübergestellt und anhand der Kriterien:

- Verkehrssicherheit
- Einhaltung des gesetzlich festgelegten Lärmschutzes
- Abbindung von Grundstücken vom bestehenden Straßennetz
- Umwege
- Flächenverbrauch
- Anschluss der Wirtschaftswege
- Eingriffe in Natur und Landschaft
- Kosten

miteinander verglichen.

Der Vergleich zeigt, dass die sich in der Planung befindliche Variante der L 890-Anbindung, die geringsten Beeinträchtigungen der jeweiligen Belange hervorruft und in der Gesamtabwägung von Straßen.NRW sich als die sinnvollste Variante darstellt und damit weiter zu verfolgen ist.

2. Geh-/Radweganbindung Grünenberg/Steinäckern

Der Neubau der B 64 erfordert die Verlegung der L 890 in westliche Richtung. Die L 890 wird dabei mit einem Geh-/Radweg versehen.

Aufgrund der Umwege, die durch die Verlegung der L 890 entstehen, wurden in der Bürgerveranstaltung sowie im Nachgang vom Aktionsbündnis Bedenken geäußert, eine kürzere fußläufige Verbindung gefordert und alternative Vorschläge genannt.

Die Vorschläge wurden unter Berücksichtigung der Planungsparameter sowie örtlich bedingter Randbedingungen und Zwangspunkte weiterentwickelt. Insgesamt wurden 6 Varianten untersucht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die in der Planung befindliche Führung des Geh-/Radwegs entlang des L 890-Bogens keine erhebliche Verschlechterung des Bestands darstellt, da durch die getrennte Führung des Fußgängers und Radfahrers und den Entfall des Bahnüberganges die Verkehrssicherheit im Vergleich zum Bestand deutlich erhöht wird. Die untersuchten alternativen Querungsmöglichkeiten ergeben insbesondere unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit keine kürzeren Wege, als die geplante Führung.

Zusätzlich zur bisherigen Planung ist der Geh-/Radweg jetzt entlang des gesamten L 890-Bogens geplant und es wird eine Beleuchtung vorgesehen.

Die Planung und Umsetzung einer zusätzlichen Geh-/Radwegverbindung ist nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers.

3. Grünbrücke

Hierzu hinterfragt das Aktionsbündnis die Erforderlichkeit einer solch kostenintensiven Maßnahme und fordert, diese Gelder für die bisher dargestellten Belange zu verwenden. Die Grünbrücke dient der Aufrechterhaltung einer vorhandenen Wanderoute für eine Reihe von Tierarten. Durch die Grünbrücke wird die Route durch den Neubau der B 64 nicht unterbrochen und die Eingriffe in die Natur werden somit minimiert. Sie wird als fachlich nicht verzichtbar bewertet.

4. Lärmschutzmaßnahmen

Auf Grundlage des seinerzeitigen Planungsstands und der Verkehrsuntersuchung aus 2010 wurde eine lärmtechnische Berechnung durchgeführt, um die erforderlichen Lärmschutzwände abschätzen und bei der Informationsveranstaltung im April 2018 vorstellen zu können.

Für die weitere Planung sowie für die Planfeststellung wird eine erneute lärmtechnische Berechnung unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes sowie der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei werden die Forderungen des Aktionsbündnisses und der Bürger mit überprüft werden.

5. Bahnhofstraße

Die „Bahnhofsstraße“ ist eine kommunale Straße in der Baulast der Stadt Höxter. Sie weist die Funktion einer Sammelstraße inkl. Linienbusverkehr auf. Vorgaben für Querschnittsbreiten von Sammelstraßen sind in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“ definiert. Durch den Neubau der B 64 wird die Funktion der Bahnhofsstraße nicht verändert, weshalb auch keine Kostentragung für Umbauwünsche durch den Bund als Baulastträger der Bundesstraße erfolgen kann.

Der Neubau der B 64 erfordert einen Teilabriss der Eisenbahnüberführung über die Bahnhofsstraße. Die neue Straßenüberführung wird dabei entsprechend der geltenden Richtlinien neu errichtet. Die für den Teilabriss und den Neubau der Straßenüberführung entstehenden Kosten sind durch den Neubau der B 64 bedingt, weshalb hierfür eine Kostentragung durch den Bund als Baulastträger der Bundesstraße erfolgt.

Die Baulast für den verbleibenden Teil der Eisenbahnüberführung liegt bei der DB AG. Durch eine Änderung bzw. einen Neubau des Bauwerks und die Anpassung des Straßenquerschnitts der „Bahnhofsstraße“ wäre die Stadt Höxter anteilig Kostenträger. Bisherige Gespräche mit der DB AG hatten zum Ergebnis, dass keine Veranlassung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung besteht, da das Bauwerk gemäß Bauwerksprüfung einen noch ausreichenden Bauwerkszustand aufweist.

Straßen NRW war und bleibt in der Abstimmung mit der DB AG und der Stadt Höxter. Ziel ist, dass die DB AG und die Stadt Höxter parallel zum Bau der B 64n ihre Anlagen erneuern.

6. Lintrott

Die Straße „Am Lintrott“ befindet sich ebenfalls in der Baulast der Stadt Höxter und weist die Funktion einer Gewerbestraße auf. Durch den Neubau der B 64 wird die Funktion der Straße „Am Lintrott“ nicht verändert. Die Anpassung des Straßenquerschnitts an die geltenden Regeln der Technik obliegt der Stadt als Baulastträger.

Die auf Wunsch des Aktionsbündnisses aufgestellte Verkehrsuntersuchung der kommunalen Straßen „Bahnhofsstraße“ und „Am Lintrott“ ergibt keine durch den Neubau der B 64 bedingte Erhöhung der Verkehrsmengen auf diesen Straßen. Der Extremfall „Bahnübergang ist geschlossen“ kommt nach

Neubau der B 64 und Verlegung der L 890 nicht mehr vor, da der Bahnübergang im Zuge des Neubaus beseitigt wird.

7. Verkehrsführung während der Bauzeit

Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer und Anlieger während der Bauzeit sind nicht zu vermeiden. Der Landesbetrieb wird die Einschränkungen jedoch so gering wie möglich halten.

Die Bauablaufplanung wird nach dem Planfeststellungsverfahren zusammen mit der Ausführungsplanung erarbeitet. Im Rahmen der Bauablaufplanung fließen die Belange der Anlieger und des Aktionsbündnisses grundsätzlich mit ein und es wird nach einer verträglichen Lösung gesucht.

8. Weiterer Planungsablauf

Die Planung wird mit den in dieser Besprechung erläuterten Inhalten ausgearbeitet und der fertige Straßenentwurf inkl. aller Fachbeiträge wird an den Bund zu Genehmigung übergeben.

Im Nachgang an die Genehmigung des Bundes werden die Planfeststellungsunterlagen aufgestellt und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird bei der Bezirksregierung Detmold beantragt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens besteht erneut die Möglichkeit, Einwendungen vorzubringen. Die Bezirksregierung wird die Einwendungen im Rahmen des Verfahrens erörtern und abwägen.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift
Außenstelle Paderborn
Am Rippinger Weg 2
33098 Paderborn
Projektleiterin: Jelena Delic
E-Mail: jelena.delic@strassen.nrw.de
Telefon-Nr.: 05251/692-125