

**Umweltverträglichkeitsstudie zur B 64 / B 83
(Brakel / Hembsen bis Höxter)**

Teil B 2:

Städtebauliche Bewertung der Varianten

**Bearbeitung: Dipl.-Ing. Christina Dahlhoff
Dipl.-Ing. Jürgen Gerlach**

**Umweltverträglichkeitsstudie zur B 64 / B 83
(Brakel / Hembsen bis Höxter)**

Teil B 2:

Städtebauliche Bewertung der Varianten

Inhalt

	Seite
1. Auswirkungsanalyse	1
1.1 Variantenübersicht	1
1.2 Variantenbewertung	3
1.3 Ergebnisse des Variantenvergleichs	20
2. Städtebauliche Empfehlungen	21
Literaturverzeichnis	22
Anlagen	

1. Auswirkungsanalyse

1.1 Variantenübersicht

Die folgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht über die in den Vergleich einbezogenen Varianten; eine ausführliche Beschreibung der Lösungen befindet sich im Teil A4 der UVS. Die Nullvariante (V0) ist nicht als Planungsfall anzusehen, sondern dient nur zum Vergleich. Ebenso sind die Lösungen V4 und V5 nicht Gegenstand des Variantenvergleichs, da sie schon aufgrund von Vorabergebnissen ausgeschlossen werden konnten. Die Ergebnisse zu diesen Varianten sind im folgenden nur nachrichtlich mit aufgeführt und durch Kursivschrift gekennzeichnet.

o VO = Null-/Ausbau-Variante

o V1 = Nethetrasse

Beginn des Ausbaus im Osten von Hembsen (südlich der Bahn) bei einer Umgehung der Ortschaft Ottbergen im Süden und Bruchhausen im Norden sowie der Ortschaft Godelheim im Osten. Zwischen den Ortschaften Ottbergen und Godelheim sowie zwischen Godelheim und Höxter schwenkt die Trasse auf den alten Verlauf der B 64 ein. Die Trasse der B 83 wird im Bereich der Ortsumgehung Godelheim mit der B 64 verknüpft.

o V2 = Bahntrasse

Zwischen Hembsen und Ottbergen verläuft die Trasse nördlich der Bahnlinie Bad Driburg-Höxter und schwenkt am Ortsrand von Ottbergen auf eine bahnparallele Trasse durch den Ort ein. Zwischen den Ortschaften Ottbergen und Höxter liegt die Trasse nördlich der Bahnlinie. Die B 83 verläßt Wehrden in nördlicher Richtung und schwenkt nach Südwesten Richtung B 64 und trifft östlich des Hauses "Marbecke" auf die B 64.

o V3 = Modifizierte Bahntrasse

Zwischen Hembsen und dem östlichen Ortsrand von Ottbergen liegt die Trasse südlich der Bahn unter teilweise Verwendung der vorhandenen B 64. Sie schwenkt östlich der Ortschaft Ottbergen auf die bisherige Trasse der B 64 ein. Im Bereich zwischen den Ortschaften Ottbergen und Godelheim verläuft sie auf der bisherigen Trasse der B 64 und schwenkt nördlich des Hauses "Marbecke" wieder auf die Bahntrasse und im Norden Godelheims wieder auf den alten Verlauf der B 64 ein. Die B 83 wird östlich der Ortschaft Godelheim verlängert und trifft nördlich des Hammelweges auf die B 64.

o V4 = Tunneltrasse

Diese Trasse schwenkt aus der Bahntrasse westlich der Ortschaft Ottbergen nach Norden in einen Tunnel und trifft im Osten von Ottbergen auf die Bahntrasse. Bis zum Stadtrand von Höxter wird sie – wie die Bahntrasse – nördlich neben der Bahn geführt.

o V5 = Tunneltrasse

Diese Trasse unterscheidet sich von der Variante 4 nur durch eine nördlicheren Führung des Tunnel im Bereich der Ortschaft Ottbergen.

Die Null-Variante ergibt sich aus der Beibehaltung des heutigen Netzzustandes bei Ausweisung der zukünftigen Belastungen. Eine Ausbau-Variante wird sich im vorliegenden Fall nur unwesentlich von der Null-Variante unterscheiden, da hierfür ein leistungsgerechter Ausbau notwendig ist. Ein städtebaulich positiv wirkender Straßenausbau (z.B. in den Ortsdurchfahrten Ottbergen und Godelheim zwischen den nördlich und südlich gelegenen Wohnsiedlungen) ist nicht realistisch. Statt dessen ist mit einem den verkehrlichen Erfordernissen angepaßten Ausbau zu rechnen. Eine Differenzierung der Null- und Ausbau-Variante liefert in der städtebaulichen Bewertung keine neuen Erkenntnisse. Die Auswirkungsanalyse berücksichtigt neben den städtebaulichen Beeinträchtigungen, die von einer Variante ausgehen, auch die Entlastungen, die zu erwarten sind.

Variantenvergleich

Zur Ermittlung der Netzvariante aus der Gesamtheit der untersuchten Netzvarianten, mit der aus städtebaulicher Sicht das insgesamt günstigste städtebauliche Wirkungsspektrum erreicht werden kann, ist eine vergleichende Bewertung nach unterschiedlichen städtebaulichen Kriterien durchzuführen. Bewertet wird dabei für jede einzelne Netzvariante der Zielerreichungsgrad für die nachstehend aufgeführten Zielsetzungen.

- o **Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion**
- o **Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche**
- o **Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen**
- o **Minderung der Wohnumfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe**
- o **Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung.**

Im einzelnen werden dazu folgende Einstufungen berücksichtigt:

- o sehr gute Zielerreichung
- o gute Zielerreichung
- o mittlere Zielerreichung
- o geringe Zielerreichung
- o keine Zielerreichung

1.2 Variantenbewertung

In diesem Arbeitsschritt der UVS erfolgt die Erfassung und Beurteilung der Wirkungen eines Straßenbauvorhabens auf die städtebaulich relevanten Teilbereiche. Zunächst werden die charakteristischen Merkmale für die einzelnen Trassenabschnitte getrennt ermittelt. Danach erfolgt die städtebauliche Bewertung mit Hinweisen auf besondere Beeinträchtigungen (z.B. durch Vorbelastungen und Dammlagen) und zu schützende bzw. zu erhaltende städtebauliche Effekte. Abschließend werden die denkbaren Möglichkeiten einer Trassenführung aufgezeigt.

Varlante 0/A: Null-/Ausbau-Variante

Durch die Beibehaltung des heutigen Netzzustandes und die Ausweisung der zukünftigen Belastungen wird die städtebauliche Situation in Ottbergen und Godelheim (Abb. 13.1 und 13.2) nicht verbessert.

Bereich Ottbergen

Die städtebauliche Empfindlichkeit der an der Ortsdurchfahrt (Brakeler Straße, Höxtersche Straße) angrenzenden Gebiete ist als sensibel einzustufen. Die städtebauliche Situation wird in diesem Bereich nach einem leistungsgerechten Umbau im Sinne der Förderung der Aufenthaltsqualität nicht verbessert. Im Bereich des Knotenpunktes Brakeler Straße/Nethestraße/Höxtersche Straße/Bahnhofstraße ist ein leistungsgerechter Umbau aus städtebaulicher Sicht nicht wünschenswert. Die funktionalen Bezüge, die über die Brakeler Straße/Höxtersche Straße zwischen den nördlich und südlich gelegenen Wohngebieten gehen, werden bei steigendem Verkehrsaufkommen hohen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Der Bereich Brakeler Straße/Nethestraße stellt einen zentralen Identifikationspunkt dar und kann bei dieser Variante städtebaulich nicht aufgewertet werden. Dieser historische Bereich bleibt städtebaulich auch nicht integrierbar.

Bereich Godelheim

Besonders sensibel sind die Gebiete, die an die Driburger Straße/Pyrmonter Straße grenzen. In diesen Bereichen ist überwiegend Wohnnutzung vorhanden. Diese Gebiete sind aus städtebaulicher Sicht als sehr sensibel einzustufen. Die städtebauliche Situation wird im Bereich Driburger Straße/Zur Helle/Pyrmonter Straße nach einem leistungsgerechten Umbau nicht verbessert. Auch hier werden die Aufenthaltsqualität sowie die funktionalen Bezüge bei steigendem Verkehrsaufkommen beeinträchtigt und die Mobilität der Bevölkerung weiter eingeschränkt.

Die Trennwirkung an diesen Straßenabschnitten, die aufgrund der angrenzenden Nutzung von Fußgängern überquert werden (Pyrmonter Straße/Driburger Straße), bleibt erhalten.

Angesichts der schon heute von dem Kfz-Verkehr ausgehenden städtebaulichen Probleme in Ottbergen und Godelheim kann eine Null-/Ausbau-Variante nicht erwünscht sein. Es sind vor allem die sich verstärkenden funktionalen Trennungen und die mangelhaften städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, die die städtebaulichen Ziele nicht erreichen lassen.

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V0/A	B64 <u>Hembsen- Bruchhauser Straße (Ottbergen)</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H16 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete H18, H14 ist mittel	- Wohnumfeld wird weiter beeinträchtigt - starke Verkehrsbelastungen bleiben erhalten - am Ortseingang werden die nördlichen und südlichen Siedlungsbereiche getrennt
	<u>Bruchhauser Straße – Nethestraße</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W10, W11, W12, M04, ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes G05 ist gering	- durch die Optimierung des Verkehrsflusses sind lärmschutz-technische und stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich - im Bereich des Abschnittes Brakeler Str. (Mühlenwinkel-Nethestraße) sind Querungshilfen erforderlich - im Bereich der Höxterschen Straße sind Querungshilfen erforderlich - starke Trennung der Siedlungsbereiche nördlich und südlich der Brakeler Straße und Höxterschen Straße - Aufenthaltsqualität und Wohnumfeld wird nicht verbessert
	<u>Nethestraße – L837</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M04, W08, W09 ist hoch	- das Wohnumfeld wird weiter beeinträchtigt - starke Verkehrsbelastungen bleiben erhalten - durch die Optimierung des Verkehrsflusses sind lärmschutz-technische und stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich - Aufenthaltsqualität und Wohnumfeld wird nicht verbessert - starke Trennung der Siedlungsbereiche nördlich und südlich der Höxterschen Straße

Abb. 13.1: Variante V0/A

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V0/A ff	B64 <u>L837 – Ortseingang Godelheim</u> <ul style="list-style-type: none"> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W03 ist hoch 	<ul style="list-style-type: none"> – starke Verkehrsbelastungen bleiben erhalten – durch die Optimierung des Verkehrsflusses sind Lärmschutzmaßnahmen notwendig
	<u>Ortseingang Godelheim – Ortsausgang Godelheim</u> <ul style="list-style-type: none"> – Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W03, M01, H03 ist hoch 	<ul style="list-style-type: none"> – durch die Optimierung des Verkehrsflusses sind lärmschutztechnische und stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich – Aufenthaltsqualität und Wohnumfeld wird nicht verbessert – das Wohnumfeld wird weiter beeinträchtigt – starke Verkehrsbelastungen bleiben erhalten – starke Trennung der Siedlungsbereiche nördlich und südlich der Driburger Straße und der Pymonter Straße – Querungshilfen im Zuge der Ortsdurchfahrt
	B83 <u>Wehrden – Anschluß an B64</u> <ul style="list-style-type: none"> – Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M01, SO01 ist hoch – Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M02, G01 ist mittel – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes G02 ist gering 	<ul style="list-style-type: none"> – starke Trennung der Siedlungsbereiche westlich und östlich der Karlshafener Straße – Aufenthaltsqualität und Wohnumfeld wird nicht verbessert – das Wohnumfeld wird weiter beeinträchtigt – Verkehrsbelastungen bleiben erhalten
	B64 <u>Ortsausgang Godelheim – Höxter</u> <ul style="list-style-type: none"> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W01 ist hoch – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H01 ist mittel 	<ul style="list-style-type: none"> – durch die Optimierung des Verkehrsflusses sind lärmschutztechnische und stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich (Stadtrand von Höxter)

Abb. 13.2: Variante V0/A (Fortsetzung)

Damit werden für die **Variante V0/A** folgende Zielerreichungsgrade erfüllt:

o Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion	keine Zielerreichung
o Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche	geringe Zielerreichung
o Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen	gute Zielerreichung
o Minderung der Umfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe	keine Zielerreichung
o Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung	keine Zielerreichung

Variante 1: Nethetrasse

Diese Variante berührt am Ortsrand von Ottbergen städtebaulich hoch empfindlich eingestufte Teilbereiche (Abb. 14.1 und 14.2) und beeinträchtigt die Wohnfunktion in diesen, den südlichen Ortsrand bildenden Siedlungen. Darüber hinaus befindet sich die Trasse in diesem Abschnitt in einer Dammlage, die die städtebauliche Einheit mit dem Luftkurort Bruchhausen unterbricht. Zum Schutz der Wohnnutzung sowohl in Ottbergen als auch in Bruchhausen sind Lärmschutzmaßnahmen und stadtgestalterische Maßnahmen notwendig. Diese sind jedoch städtebaulich nicht integrierbar.

Zusätzlich wird der südliche Ortsrand im Bereich der Nethestraße beeinträchtigt, da die Hofanlage "Am Anger" abgerissen werden muß und die Straße nun unmittelbar am südlichen Ortsrand vorbeiführt. Sie befindet sich hier ebenfalls in Dammlage; dadurch wird eine zusätzliche optische Trennung von der Hofanlage "Brückfelde", die südlich der Nethe gelegen ist, erreicht. Da der Abstand zur Wohnnutzung nicht immer ausreichend ist, sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Für die Hofanlage "Lakemeyer" und "Haus Marbeke" werden keine städtebaulichen Verbesserungen des Wohnumfeldes erreicht. Hier sind ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Im Bereich von Godelheim liegt die Ortsumgehung am östlichen Ortsrand und beeinträchtigt das Wohnumfeld und die visuellen Beziehungen in östlicher Richtung. Hier sind ebenfalls zum Schutz der Wohnnutzung zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Bei dieser Variante ist eine Verknüpfung der B 64 mit der B 83 im Osten von Godelheim vorgesehen. Somit ist die sensible Wohnnutzung im historischen Zentrum von Godelheim (Zur Helle) und im Zuge der Karlshafener Straße weiterhin beeinträchtigt. Hier sind stadtgestalterisch nur Entwicklungen geringen Umfangs möglich.

Im Abschnitt zwischen Godelheim und Höxter tangiert die Trasse den östlich der B 64 gelegenen Freizeitparkbereich. Bei einem endgültigen Ausbau der Freizeiteinrichtungen ist eine ausreichende Erschließung zu gewährleisten.

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V1 (Nethetrasse)	B64 <u>Hembsen- Bruchhauser Straße</u> <u>(Ottbergen)</u>	<ul style="list-style-type: none"> - das Wohnumfeld wird stark beeinträchtigt
	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete H16, W10, M05 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H18 ist mittel - Städtebaulich sensible Siedlungseinheiten grenzen an die Nethe - Verkehrsbelastungen liegen in unmittelbarer Nähe zum Ortskern von Bruchhausen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu der Wohnnutzung der Orte Ottbergen und Bruchhausen sind lärmschutztechnische Maßnahmen erforderlich - die Lärmschutzwand stellt eine starke visuelle Beeinträchtigung im Nethetal dar → die städtebauliche Einheit wird zerstört
	<u>Bruchhauser Straße – Nethestraße</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M05, W10, M04 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H12 ist mittel 	<ul style="list-style-type: none"> - starke Wohnumfeldbeeinträchtigung durch die Dammlage der Trasse → starke Trennung der Orte Ottbergen und Bruchhausen - die räumliche Qualität wird beeinträchtigt, da die Rangfolge verändert wird - Hofanlage stellt südlichen Ortsrand dar → Sie muß abgebrochen werden - Verbleibende sensible Wohnnutzung ist lärmschutztechnisch zu schützen
	<u>Nethestraße – L837</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W09 ist hoch 	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnsiedlung liegt nicht in unmittelbarer Nähe zur Trasse
	<u>L837 – Knoten B64n/B83</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W03, M01 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete H10, H08, H05, G01 ist mittel - Trasse befindet sich in Dammlage 	<ul style="list-style-type: none"> - Freie Schallausbreitung ist durch die Dammlage der Trasse gut möglich - Das "Haus Lakemeyer" wird durch das Brückenbauwerk über die Bahn und die dazugehörigen Rampen beeinträchtigt → Sichtbeziehungen sind gestört - Haus Marbeck bleibt weiterhin stark belastet

Abb. 14.1: Variante V1

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V1 ff (Nethetrasse)	B64 <u>L837 – Knoten B64n/B83</u> Fortsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Wohnumfeldqualität des bisher wenig belasteten südlichen Ortsrandes von Godelheim - Die Trasse befindet sich am südlichen Ortsrand in Dammlage → Lärmschutzmaßnahmen sind erforderlich
	<u>Knoten B64n/B83 – Ortsausgang Godelheim</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M01, H03 ist hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Die Wohnumfeldqualität am südlichen Ortsrand (bisher nicht beeinträchtigt) wird durch die Trasse (Verkehrsbelastungen) beeinträchtigt → Lärmschutzmaßnahmen sind notwendig - die Hofanlage H03 wird von der Trasse tangiert → Lärmschutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind notwendig
	B83 <u>Wehrden – Anschluß B64</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W08, G01, M01 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes G01 ist mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Trasse tangiert das städtebaulich hoch empfindliche Erholungsheim "Haus Brunnen" → Lärmschutzmaßnahme ist notwendig - Erschließungsverkehr zum Knoten B83/B64 wird über die Karlshafener Straße zur Umgehungsstraße abgewickelt
	B64 <u>Ortsausgang Godelheim – Höxter</u> - Trasse schwenkt auf die vorhandene Straße ein	<ul style="list-style-type: none"> - Das Wohngebiet liegt in Höxter nördlich der Trasse (Hanglage) → Das Wohnumfeld bleibt weiterhin beeinträchtigt - Stadtgestalterische Maßnahmen sind nicht möglich

Abb. 14.2: Variante V1 (Fortsetzung)

Damit werden für die **Varlante 1** folgende Zielerreichungsgrade erfüllt:

- | | |
|---|------------------------|
| o Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion | geringe Zielerreichung |
| o Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche | geringe Zielerreichung |
| o Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen | keine Zielerreichung |
| o Minderung der Umfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe | geringe Zielerreichung |
| o Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung | geringe Zielerreichung |

Varlante 2: Bahntrasse

Diese Variante berührt den südlichen Ortsteil von Ottbergen (Abb. 15.1 und 15.2) nicht. Hier sind Entwicklungen großen Umfangs für die Wohn- und Aufenthaltsfunktion sowie den historischen Ortskern (Nethestraße) möglich. Die kulturhistorisch bedeutenden Bereiche im Ortszentrum können wieder hervorgehoben werden.

Die Trasse verläuft nördlich parallel zur Bahnstrecke Bad Driburg – Höxter. Sie liegt auf Grundstücken des Gewerbegebietes. Für den Bau der Straße auf dieser Trasse muß ein Gewerbebetrieb und ein Sägewerk abgerissen werden.

Im Abschnitt zwischen Ottbergen und Godelheim werden die Häuser "Lakemeyer" und "Marbecke" durch die Trassenlage nördlich der Bahn etwas geschützt. Sie liegen jedoch noch im stark belasteten Umfeld des Straßenbauvorhabens.

In Godelheim verläuft die Trasse ebenfalls entlang der Bahn am nördlichen Ortsrand. Sie tangiert ein Wohnhaus bei der Kleingartenanlage, das abgerissen werden muß und begrenzt den Sport- und Spielplatz nördlich der Bahn. Für das südlicher gelegene Zentrum von Godelheim sind stadtgestalterische Entwicklungen großen Umfangs möglich, da sowohl die Wohn- und Aufenthaltsqualität als auch die städtebauliche Entwicklung gefördert werden kann.

Bei dieser Variante ist die Verknüpfung der B 83 mit der B 64 südlich von Godelheim vorgesehen. Somit ist die am östlichen Ortsrand gelegene sensible Wohnnutzung nicht weiter beeinträchtigt.

Die Trasse liegt im Abschnitt zwischen Godelheim und Höxter nördlich der Bahn und nördlich der vorhandenen B 64. Somit kann die vorhandene B 64 zu einer Erschließungsstraße für den geplanten Freizeitbereich nördlich von Godelheim umgebaut werden.

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V2 (Bahntrasse)	B64 <u>Hembsen- Bahnübergang (Ottbergen)</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete H18, H14 ist mittel - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H16 ist hoch <u>Bahnübergang Ottbergen - Stootweg</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W06, W10 ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete G04, G05 ist gering - Bahnanlagen liegen südlich neben der Trasse <u>Stootweg - Ortsausgang Ottbergen</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete W07, W11, W08 ist hoch - Bahnhof liegt neben der Trasse <u>Ortsausgang Ottbergen - Am Maibach (Godelheim)</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W02 (Nord) ist hoch - Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete H10, H06, und H05 ist mittel - Trasse liegt nördlich der Bahntrasse <u>Am Maibach - Ortsausgang Godelheim</u> - Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W02 ist hoch - Sport - und Spielplatz liegen nördlich der Bahn	- solitär gelegene Gebiete sind derzeit bereits vorbelastet (Bahn und B64) - starke Beeinträchtigung der Wohnfunktion (durch zusätzliche Verkehrsbelastungen) → Lärmschutz ist notwendig - Siedlungen mit Wohnnutzung liegen nicht unmittelbar an der Trasse - Vorbelastungen durch Bahn vorhanden - Gewerbebetrieb und Sägewerk muß abgebrochen werden - Wohnumfeld nördlich der Bahn wird beeinträchtigt → Lärmschutz notwendig - Wohnumfeldqualität der Hofanlagen bleibt eingeschränkt, da nur leichte Verbesserungen durch die Verlegung der Trasse nach Norden erreicht werden können - Inanspruchnahme der Bausubstanz des Wohngebietes W02 (Nord) → Abbruch - Wohngebiet liegt südlich der Trasse und der Bahn → Wohnumfeld wird weiter beeinträchtigt - Gebäude nördlich der Bahn müssen abgebrochen werden - Grünflächen nördliche der Bahn müssen werden reduziert → Spielplatz entfällt

Abb. 15.1: Variante V2

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V2 ff (Bahntrasse)	B83 <u>Wehrden – Anschluß B64</u> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W08 ist hoch – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H07 ist mittel – Städtebauliche Empfindlichkeit der Gebiete M02, G02 ist gering	<ul style="list-style-type: none"> – Trasse umgeht die sensiblen Wohngebiete – Aufenthaltsqualität und Wohnumfeld wird verbessert
	B64 <u>Ortsausgang Godelheim – Höxter</u> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W01 ist hoch – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H01 ist mittel – südlich der Bahntrasse liegt ein großer Freizeitbereich	

Abb. 15.2: Variante V2 (Fortsetzung)

Damit werden für die **Variante 2** folgende Zielerreichungsgrade erfüllt:

- | | |
|---|--------------------------|
| o Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion | sehr gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche | gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen | gute Zielerreichung |
| o Minderung der Umfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe | mittlere Zielerreichung |
| o Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung | sehr gute Zielerreichung |

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V3 (modifizierte Bahntrasse)	B64 <u>Hembsen – Ortsausgang Ottbergen</u> siehe V2 <u>Ortsausgang Ottbergen – L837</u> – Städtebaulich empfindliche Teilgebiete liegen nicht in diesem Trassenabschnitt <u>L837 – Ortsausgang Godelheim</u> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes W02 ist hoch – Sport- und Spielplatz liegen nördlich der Bahn <u>Ortsausgang Godelheim – Knoten B64/B83</u> – Städtebaulich relevante Teilbereiche werden nicht berührt – Trasse quert die Bahn mittels eines Brückenbauwerks B83 <u>Wehrden – Anschluß B64</u> siehe V1 B64 <u>Knoten B64/B83 – Höxter</u> siehe V1	 – Trasse schwenkt mit einem Brücken- bauwerk über die Bahn auf die vorhandene Trasse ein – Wohngebiet liegt südlich der Trasse und der Bahn → Wohnumfeld wird weiterhin beeinträchtigt – Gebäude nördlich der Bahn muß abgebrochen werden – der Sport- und Spielplatz wird tangiert → Zugang zu dieser Fläche bereits derzeit problematisch – Städtebaulich unproblematische Situation

Abb. 16: Variante V3

Variante 3: Modifizierte Bahntrasse

Diese Variante schwenkt von der vorhandenen B 64 auf die bahnparallele Führung (V2) ein und entlastet somit ebenfalls den historischen Ortskern von Ottbergen (Abb. 16). Im Osten von Ottbergen schwenkt sie wieder auf die vorhandene B 64 ein.

Die Häuser "Lakemeyer" und "Marbeke" liegen weiterhin im belasteten Umfeld des geplanten Straßenbauvorhabens und benötigen lärmschutztechnische Schutzmaßnahmen.

Südlich von Godelheim schwenkt diese Variante wieder auf die bahnparallele Führung ein und entlastet somit ebenfalls die Ortschaft Godelheim.

Der Anschluß mit der B 83 ist im Nordosten von Godelheim vorgesehen. Somit werden die sensiblen östlichen Teilbereiche weiterhin beeinträchtigt. Eine stadtgestalterische Entwicklung ist in diesen Bereichen nicht möglich.

Damit werden für die **Variante 3** folgende Zielerreichungsgrade erfüllt:

- | | |
|---|------------------------|
| o Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion | gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche | gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen | geringe Zielerreichung |
| o Minderung der Umfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe | geringe Zielerreichung |
| o Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung | geringe Zielerreichung |

Variante 4: Tunneltrasse

Diese Variante schwenkt aus der Bahntrasse (V2) nordwestlich von Ottbergen leicht nach Norden in einen Tunnel und trifft im Osten von Ottbergen wieder auf die Bahntrasse (Abb. 17). In Ottbergen kann die Wohn- und Aufenthaltsfunktion verbessert und die kulturhistorisch bedeutenden Objekte und Bereiche städtebaulich aufgewertet werden. Die visuellen Sichtbeziehungen bleiben erhalten, und die Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe werden durch die reduzierten Verkehrsbelastungen vermindert.

Da diese Variante im Osten von Ottbergen auf die Bahntrasse einschwenkt und bis zum Stadtrand von Höxter wie diese geführt wird, ergeben sich für Godelheim nur die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich auch bei der Bahntrasse ergeben.

Damit werden für die **Variante 4** folgende Zielerreichungsgrade erfüllt:

- | | |
|---|---------------------|
| o Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion | gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte/Bereiche | gute Zielerreichung |
| o Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen | gute Zielerreichung |

- | | |
|---|-------------------------|
| o Minderung der Umfeldbeeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe | mittlere Zielerreichung |
| o Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung | gute Zielerreichung |

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V4 (Tunnel- variante kurz)	B64 <u>Hembsen – Station 10+000</u> – Städtebauliche Empfindlichkeit des Gebietes H18 ist mittel – Trasse verläuft nördlich der Bahn – bei Station 10+000 liegt der Tunneleingang (Bauwerk)	– solitär gelegenes Gebiet liegt südlich der Trasse → Lärmschutz erforderlich – Die Ortsdurchfahrt und der Ortsteil Ottbergen werden entlastet – keine zusätzliche Verkehrsbelastungen am Ortsrand
	<u>Station 10+000 – 13+500</u> – Trasse befindet sich im Tunnel (Tunnellänge : 2,78 km)	
	<u>Station 13+500 – Höxter</u> siehe V2	
	B83 <u>Wehrden – B64</u> siehe V2	

Abb. 17: Variante V4

Varlante 5: Tunneltrasse

Diese Trasse unterscheidet sich von der *Variante 4* nur durch eine nördlichere Führung im Bereich der Ortschaft Ottbergen (Abb. 18). Somit ergeben sich für diese Variante dieselben städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten wie bei *Variante 4*.

Die beiden Tunnelvarianten stellen keine Gesamtverbesserung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen im abgegrenzten Untersuchungsraum dar. Sie liefern nur Teilverbesserungen, die sich positiv in der Ortschaft Ottbergen auswirken. Die Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffe bleiben in Godelheim weiterhin erhalten.

Variante	Standortcharakteristik	Städtebauliche Betroffenheit
V5 (Tunnel- variante, lang)	B64 <u>Hembsen – Station 10+000</u> siehe V4 <u>Station 10+000 – Station 13+500</u> – Trasse befindet sich im Tunnel (Tunnel liegt nördlich der Variante V4; Tunnellänge: 2,88 km) <u>Station 13+500 – Höxter</u> siehe V2 B83 <u>Wehrden – B64</u> siehe V2	

Abb. 18: Variante V5

Zusammenfassung der städtebaulichen Beeinträchtigungen im Zuge des Straßenbauvorhabens

Die städtebauliche Raumempfindlichkeit entlang der Varianten ist den Abbildungen 19,20 und 21 zu entnehmen. Es sind die städtebaulichen Empfindlichkeiten im Umfeld der Varianten, bezogen auf die Lage der städtebaulich relevanten Teilbereiche, eingetragen.

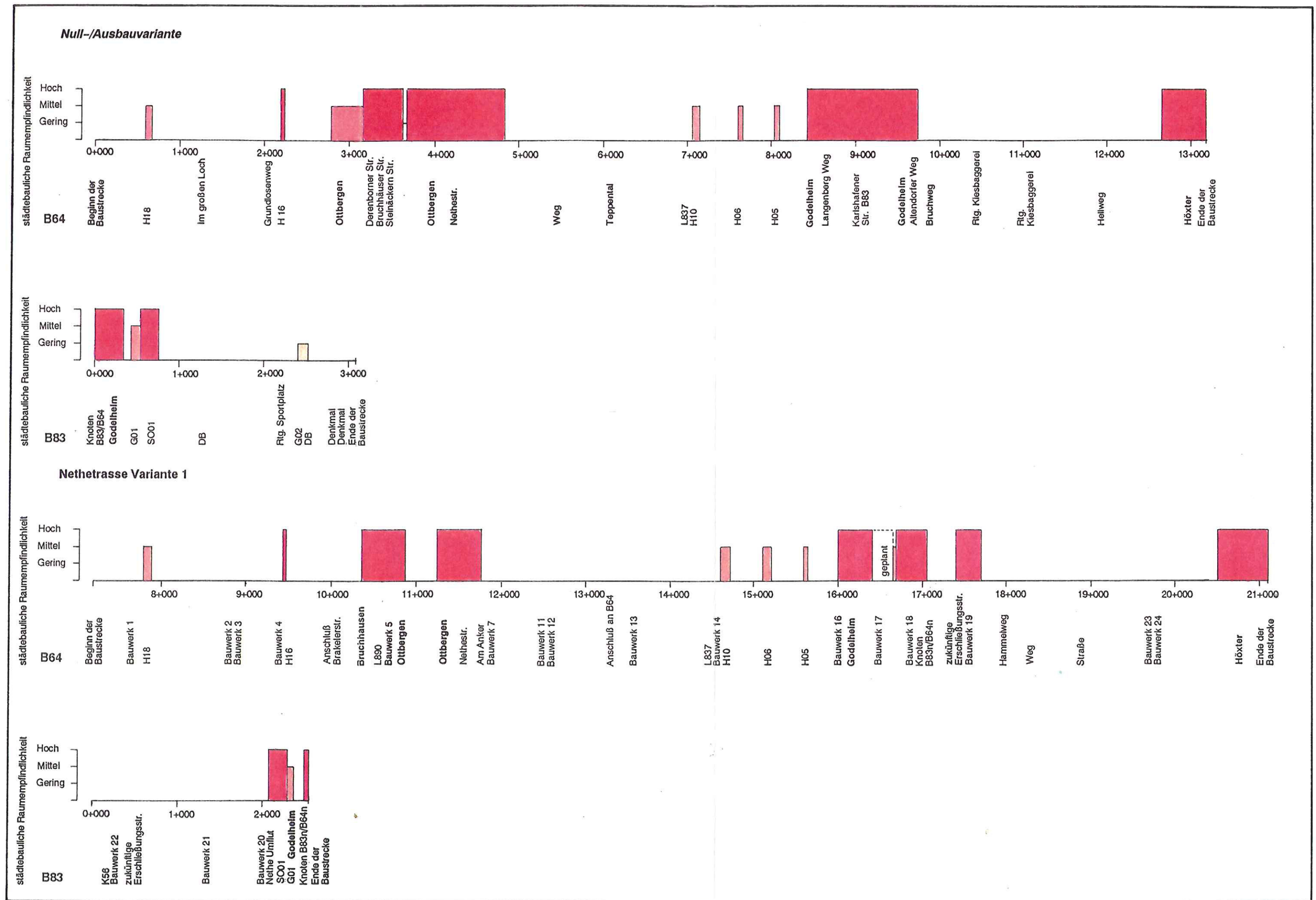
Aus diesen Grafiken ist zu entnehmen, inwieweit städtebaulich hoch, mittel und gering eingestufte städtebaulich relevante Teilbereiche im Umfeld der Varianten beeinträchtigt bzw. zu schützen sind.

Es wird besonders deutlich, daß bei den Varianten V0, V1, V2 und V3 die sensible Wohnnutzung in Ottbergen zu schützen ist. Die Tunnelvarianten (V4 und V5) umgehen diese Ortschaft und führen zu keiner Beeinträchtigung in diesem Bereich der Trasse. Die sensible, zu schützende Wohnnutzung in Godelheim wird besonders bei den Varianten V0 und V1 beeinträchtigt. Durch die Bahntrasse, die modifizierte Bahntrasse und die Tunneltrassen wird ein geringerer Teil der sensiblen Wohnnutzung im Bereich der Bahnstrecke Bad Driburg - Höxter beeinträchtigt.

Die sensible Wohnnutzung am südlichen Stadtrand von Höxter bleibt bei allen Varianten durch die Verkehrsbelastung beeinträchtigt.

Eine Verknüpfung der B 64 mit der B 83 ist bei den Varianten V1 und V3 östlich von Godelheim vorgesehen. In diesem Bereich befindet sich zu schützende Wohnnutzung, die weiterhin beeinträchtigt wird. Darüber hinaus werden Sichtbeziehungen gestört, und eine städtebauliche Entwicklung ist in diesem Bereich schwer möglich.

Bei den Varianten V2 ist die Verknüpfung der B 64 mit der B 83 südlich von Godelheim vorgesehen. Diese Trassenvariante liegt rd. 200 m südlich eines zu schützenden Wohngebietes. Dieses liegt bereits heute im Bereich der Vorbelastungen für die B 64 und ist im Süden mit Lärmschutzmaßnahmen zu schützen.



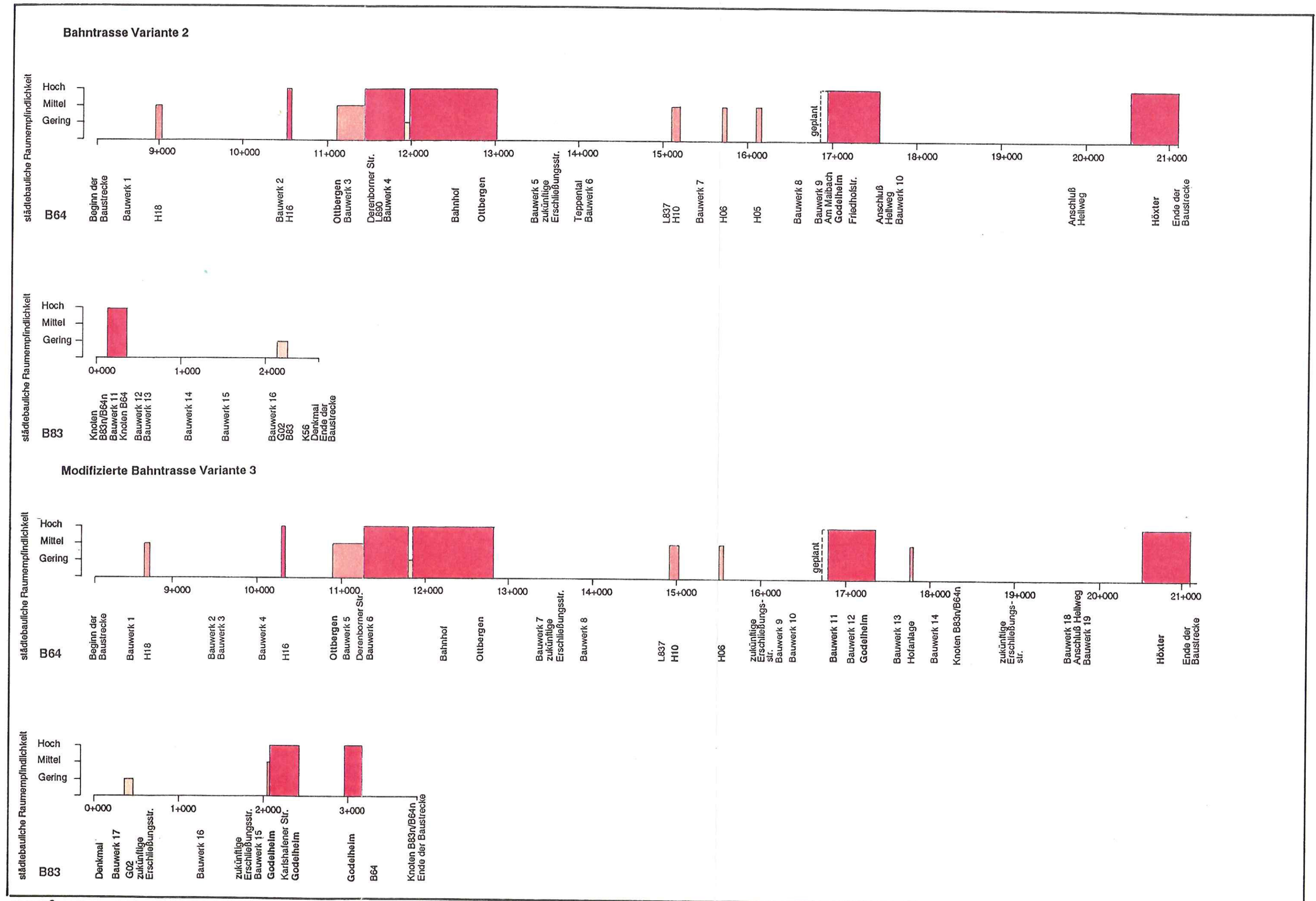
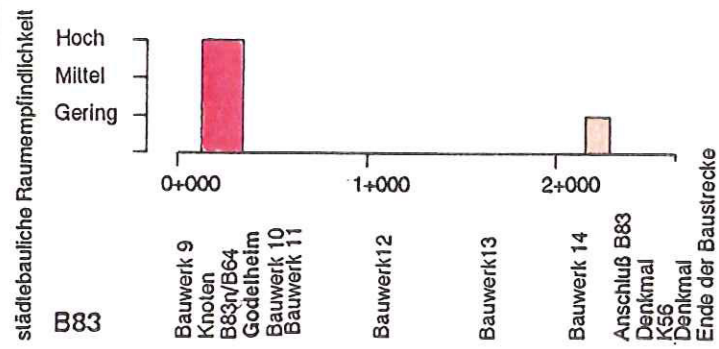
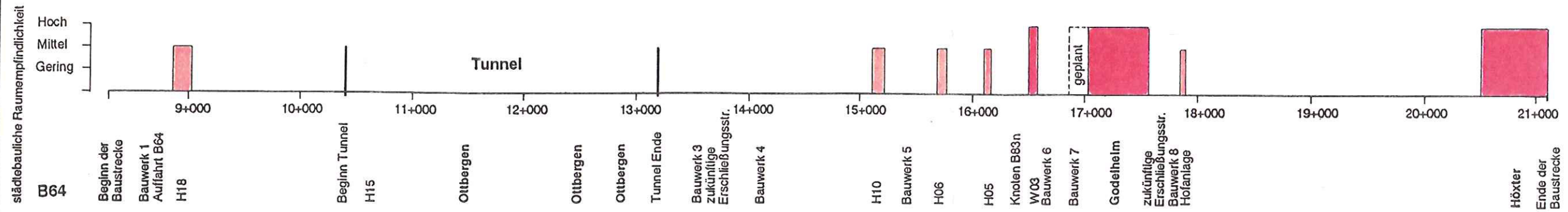
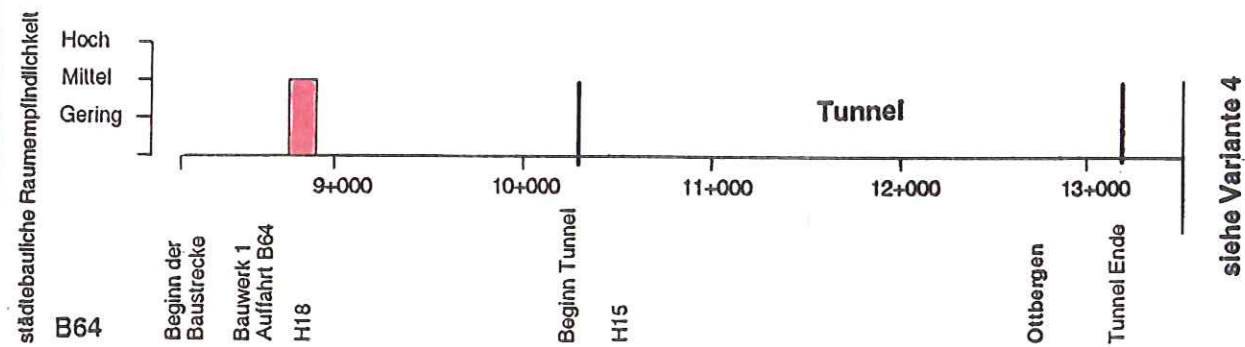


Abb. 20: Zusammenstellung der städtebaulichen Raumempfindlichkeit Variante 2 und Variante 3

Tunneltrasse Variante 4



Tunneltrasse Variante 5



1.3 Ergebnisse des Variantenvergleichs

Die vorhandene Situation in den Ortschaften Ottbergen und Godelheim ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Die damit einhergehende Belastung der Wohnumfeldfunktion bewirkt eine sehr starke städtebauliche Abwertung der Nutzungsfunktionen. Ein leistungsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrten Ottbergen und Godelheim würde diese Situation nur noch verschlechtern. Die historischen Zentren im Bereich der Nethestraße in Ottbergen und Zur Helle in Godelheim können städtebaulich nur sehr schwer integriert werden. Daher stellt die Null- und Ausbau-Variante in städtebaulicher Hinsicht die ungünstigste Lösung (letzte Priorität) dar.




































Zielsetzung	Planvariante					
	V 0 / A	V 1	V 2	V 3	V 4	V 5
Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion						
Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte / Bereiche						
Erhaltung der visuellen Sichtbeziehungen						
Minderung der Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe						
Verbesserung der städtebaulichen Entwicklung						
Rangfolge	5	4	1	3	2	2
Zielerreichung:  sehr gut  gut  mittel  gering  keine						

Abb. 22: Städtebauliche Bewertung

Aus städtebaulicher Sicht wird der Variante 2 (Bahntrasse) gegenüber den übrigen Trassenvarianten der Vorzug gegeben, da in ihrem Verlauf die besten städtebaulichen Entwicklungschancen für die Wohn- und Aufenthaltsfunktion und die Erhaltung der kulturhistorisch bedeutenden Objekte und Bereiche möglich sind. Durch die starken Entlastungen der Ortsdurchfahrten ergeben sich Möglichkeiten einer Aufwertung der Aufenthaltsfunktion durch Umbauten im Straßenraum der Brakeler-/Nethe-/Höxterschen Straße in Ottbergen und der Driburger Straße/Zur Helle/Pyrmonter Straße in Godelheim.

Die Varianten 4 und 5 (Tunnelvarianten) ermöglichen ebenfalls städtebauliche Entwicklungschancen in Ottbergen. Es bleiben jedoch Beeinträchtigungen im Norden von Godelheim vorhanden. Durch diese abschnittsweise Führung im Tunnel wird keine städtebauliche

Gesamtverbesserung für den Untersuchungsraum erreicht. Diese Varianten stellen nur Teillösungen dar und erhalten somit aus städtebaulicher Sicht nur die zweite Priorität.

Mit der Variante 3 (modifizierte Bahntrasse) werden Entlastungen in den Ortschaften Ottbergen und Godelheim möglich. Es bleiben jedoch Beeinträchtigungen im Norden von Ottbergen und Godelheim erhalten. Zusätzlich gehen von dieser Trasse Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe aus, die zu keiner Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion führen. Durch die Verknüpfung der B 64 mit der B 83 im Nordosten von Godelheim gehen zusätzliche Umfeldbeeinträchtigungen von der B 83 aus. Die im Osten von Godelheim gelegenen Siedlungseinheiten werden durch Lärm- und Schadstoffe zusätzlich beeinträchtigt. Diese Variante erhält aus städtebaulicher Sicht die dritte Priorität.

Die Variante 1 (Nethetrasse) ermöglicht Entlastungen in den Ortschaften Ottbergen und Godelheim und umgeht diese im Süden bzw. im Osten. Dies führt im Bereich Ottbergen/Bruchhausen zu einer Trennung dieser beiden Ortschaften. Die Trasse befindet sich in diesem Abschnitt in Dammlage und ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zur sensiblen Wohnnutzung mit Lärmschutzwänden auszustatten. Somit sind in diesem Bereich Lärmschutz- und stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich. Eine Trennung dieser beiden Siedlungsbereiche ist aus städtebaulicher Sicht nicht wünschenswert. Eine städtebauliche Integration der Straße in das Umfeld ist nicht möglich.

Im Bereich von Godelheim gehen ebenfalls durch die Trassenführung im Osten von Godelheim Umfeldbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe aus. Dies führt zu keiner Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion.

Diese Variante erhält aus städtebaulicher Sicht die vierte Priorität, da die Ortsränder von Ottbergen, dem Luftkurort Bruchhausen und von Godelheim beeinträchtigt werden.

2. Städtebauliche Empfehlungen

Aus städtebaulicher Sicht wird zur Verbesserung der städtebaulichen Probleme in Ottbergen und Godelheim eine Empfehlung zugunsten der Variante 2 (Bahntrasse) ausgesprochen.

Bei dieser Variante sind die Möglichkeiten zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion in Ottbergen und Godelheim aus städtebaulicher Sicht sehr günstig, und die kulturhistorisch bedeutenden Objekte und Bereiche können städtebaulich aufgewertet werden. Durch einen stadtverträglichen Umbau in Ottbergen und Godelheim können städtebauliche Entlastungen erreicht werden. Dies wird begünstigt durch die Verknüpfung der B 64 mit der B 83 im Süden von Godelheim. In den Ortschaften Ottbergen und Godelheim sollte der Straßenraum für die Anwohner und Besucher zu Lasten des fließenden Verkehrs zurückgewonnen werden.

Die Ortsränder von Ottbergen, Bruchhausen und Godelheim sowie der geplante Freizeitbereich im Norden von Godelheim erfahren durch diese Variante keine weitere Trennung. Die visuellen Sichtbeziehungen können erhalten bleiben.

Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen:
Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS),
Köln 1990

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen:
Richtlinien für die Anlage von Straßen,
Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (RAS-W)
Köln 1986

Bundesministerium für Verkehr (1990):
Fortschreibung des Verfahrenskonzeptes zur Bewertung städtebaulicher Effekte bei
der Bundesfernstraßenplanung, Heft 580
Bonn 1990

Flächennutzungsplan der Stadt Höxter,
Höxter 1978

Übersichtskarte der Bebauungspläne der Stadt Höxter, Ortschaft Godelheim
Höxter 1991

Übersichtskarte der Bebauungspläne der Stadt Höxter, Ortschaft Bruchhausen
Höxter 1991

Übersichtskarte der Bebauungspläne der Stadt Höxter, Ortschaft Ottbergen
Höxter 1991

Flächennutzungsplan der Stadt Beverungen:
Auszug der Ortschaften Wehrden und Ameluxen,
Beverungen 1991

Stadt Beverungen – Die Ferienecke im Weserbergland – Ameluxen; Streifzug durch
eine mehr als tausendjährige Geschichte,
Beverungen 1991

Stadt Höxter – Im Herzen des Weserberglandes –; Kultur und Geschichte,
Höxter 1992