

Umweltverträglichkeitsstudie zur B 64 / B 83

(Brakel / Hembsen bis Höxter)

Teil A 4:

**Zusammenfassende
Bewertung der Raumempfindlichkeit und
Entwicklung der Varianten**

Bearbeitung: Dr.-Ing. Jürgen Harders

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

Teil A 4:

**Zusammenfassende Bewertung der Raumempfindlichkeit und
Entwicklung der Varianten**

Inhalt

	Seite
1. Zusammenfassende Raumbewertung	1
1.1 Gesamtsynthesekarte	1
1.2 Relativ konfliktarme Korridore	1
2. Variantenentwicklung	2
2.1 Planungsüberlegungen	2
2.2 Beschreibung der Varianten	3

1. Zusammenfassende Raumbewertung

1.1 Gesamtsynthesekarte

Aus der Überlagerung der Empfindlichkeitseinstufung nach ökologischen und nach städtebaulichen Gesichtspunkten ergibt sich die Gesamtbewertung zur Raumempfindlichkeit. Sie ist in der "Gesamtsynthesekarte" in vier Teilplänen dargestellt.

Als Bereiche mit "hoher" Empfindlichkeit sind Flächen wiedergegeben (kräftiges Rot), die entweder in der ökologischen Bewertung als Flächen mit hoher Bedeutung, Schutzwürdigkeit oder Empfindlichkeit oder in der städtebaulichen Beurteilung als Flächen mit hoher nutzungsbedingter oder historisch-kultureller Bedeutung und Empfindlichkeit eingestuft wurden. Dementsprechend sind Flächen mit "mittlerer" Empfindlichkeit (mittleres Rot) bzw. "geringer" Empfindlichkeit (blasses Rot) in dem Bereich mit der höchsten Einzelbewertung als mittel bzw. gering empfindlich eingestuft.

Innerhalb der einzelnen Bewertungsbereiche können unterschiedliche Tatsachen für die jeweilige Einstufung maßgebend sein. Soweit die Erkennbarkeit dies zuläßt, wird in der Darstellung durch unterlegte Schraffuren und Signaturen die Ursache der jeweiligen Einstufung verdeutlicht.

Wie der Gesamtsynthesepan ausweist, sind große Anteile des Untersuchungsgebietes als hoch empfindlich einzustufen. Dies gilt insbesondere für den Bereich nördlich von Godelheim zwischen Weser und Ziegenberg sowie westlich von Godelheim für den Bereich der Netheau. Auch die Siedlungsbereiche sind hoch empfindlich, soweit es sich um Wohngebiete handelt. Als Flächen mit mittlerer Empfindlichkeit ergeben sich überwiegend ackerbaulich genutzte Bereiche nördlich des Verkehrsbandes aus Bundesstraße und Eisenbahn. Flächen mit geringer Empfindlichkeit machen nur einen geringen Anteil des Untersuchungsgebietes aus. Der landschaftliche Freiraum enthält nur einzelne, sehr kleine Bereiche dieser Kategorie, im Bereich der Siedlungen sind die Gewerbe- und Industriegebiete in diese Gruppe eingestuft.

1.2 Relativ konfliktarme Korridore

Durchgehende Korridore mit geringem Raumwiderstand, die als konfliktarm bezeichnet werden können, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Auch wenn man die Bereiche von mittlerer Empfindlichkeit miteinbezieht, zeigt sich kein durchgehendes Band für die Anlage einer neuen Straße ("relativ konfliktarmer Korridor"). Dagegen sind Aneinanderreihungen von Flächen mit nur mittlerer Empfindlichkeit erkennbar, die durch kurze Abschnitte mit hohem Raumwiderstand getrennt sind. Diese Gebiete liegen insbesondere im Bereich des Verkehrsbandes aus Bundesstraße und Eisenbahn sowie nördlich davon. Zwischen Hembsen und Godelheim läßt sich so ein Korridor ausweisen, der überwiegend Flächen mittlerer Empfindlichkeit enthält und nur auf kurzen Teilstrecken von Flächen höherer Empfindlichkeit unterbrochen ist. Die relativ konfliktfreien Teile des Korridors sind im Gesamtsynthesepan in Hellgrau dargestellt, die Teilflächen mit hoher Empfindlichkeit sind in Dunkelgrau wiedergegeben.

Nördlich von Godelheim existiert mit Ausnahme der vorhandenen Trasse der B 64/B 83 kein konfliktarmer Korridor, da hier fast flächendeckend Räume mit hoher Empfindlichkeit betroffen sind.

2. Variantenentwicklung

2.1 Planungsüberlegungen

Bereits vor Beginn der Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie waren zwei Trassenentwürfe vom Landesstraßenbauamt Paderborn erarbeitet worden. Der erste Entwurf, der als Basis für ein Planfeststellungsverfahren entwickelt wurde, sieht eine südliche bzw. östliche Umgehung der Ortslagen Ottbergen und Godelheim vor, die diese Ortschaften relativ weiträumig umfährt und Teile der vorhandenen B 64 einbezieht. Da schon früh erkennbar war, daß diese "Nethetrasse" ökologisch problematische Eingriffe im Bereich der Flußniederung mit sich bringen würde, wurde alternativ dazu die "Bahntrasse" entwickelt, die weitgehend neben der Eisenbahnlinie Bad Driburg – Höxter verläuft. Diese Trasse liegt nördlich bzw. östlich der Bahn und erfordert einen Neubau auf nahezu der gesamten Strecke zwischen dem Ortsrand von Höxter und Hembsen.

Aufgrund der Raumempfindlichkeitsanalyse wurde von den Gutachtern ein dritter Vorschlag entwickelt, bei dem versucht wurde, die Vorzüge der beiden vorgegebenen Varianten miteinander zu verbinden und die jeweiligen Nachteile zu vermeiden. Die Bahntrasse berührt nach den Ergebnissen der Raumempfindlichkeitsanalyse weniger empfindliche Bereiche, sie weist aber im Verhältnis zur Nethetrasse die größeren Neubaulängen auf. Daher wurde versucht, sie so abzuwandeln, daß die bestehenden Abschnitte der B 64 zwischen Hembsen und Ottbergen sowie zwischen Ottbergen und Godelheim und die vorhandene B 83 zwischen Godelheim und dem Stadtrand von Höxter in die Variante einbezogen werden, die Ortsumgehungen aber wie bei der Bahntrasse nördlich bzw. westlich der Ortslagen geführt werden. Die Neubaulänge kann hierdurch wesentlich reduziert werden, dafür werden aber vier zusätzliche Bahnüber- bzw. Unterführungen erforderlich.

Eine Randbedingung bei der Erarbeitung der Varianten machte allerdings früh deutlich, daß das erstrebte Ziel, die neu zu versiegelnden Flächen möglichst klein zu halten, nicht voll erreicht werden kann. Die neue B 64 soll als überregionale Straße vom landwirtschaftlichen Verkehr freigehalten werden, so daß bereichsweise Ersatzwege für landwirtschaftliche Fahrzeuge geboten werden müssen. Dies gilt für alle Teilstücke, auf denen die alte B 64/B 83 in die neue Straße einbezogen wird und wurde auch bereits bei der Planung der Nethetrasse berücksichtigt. Da die landwirtschaftlichen Wege einen wesentlich niedrigeren Ausbaustandard aufweisen, war insgesamt trotzdem ein Vorteil von dieser Ausführung zu erwarten.

Die Diskussionen während des zweiten Beteiligungstermin zur UVS brachten zusätzlich den Vorschlag, die Ortschaft Ottbergen weiträumig im Norden zu umgehen, wobei wegen der topographischen Verhältnisse nur eine Tunnellösung in Frage kommt. Aus diesem Vorschlag wurden zwei Varianten mit unterschiedlicher Lage des Tunnels entwickelt; westlich und östlich von Ottbergen sind diese Varianten wie die Bahntrasse gestaltet.

Zur Untersuchungsmethodik einer UVS gehört auch die Einbeziehung der Null-Variante und der Ausbau-Variante in die Betrachtungen. Unter der Null-Variante wird die vorhandene Straßensituation ohne wesentliche bauliche Veränderungen, unter der Ausbau-Variante eine hinsichtlich der Leistungsfähigkeit auf die erforderlichen Streckenquerschnitte und Knotenpunktausbildungen ausgebaute Trasse in der vorhandenen Linienführung verstanden. Da im vorliegenden Fall eine zweispurige Ausbildung der Straße ausreicht und auch die vorhandenen Knotenpunkte im wesentlichen die erforderliche Leistungsfähigkeit aufweisen, so daß höchstens punktuelle Veränderungen erforderlich werden, ist die Betrachtung einer Ausbau-Variante als eigener Untersuchungsfall nicht erforderlich, und es reicht

aus, sich hier auf die Einbeziehung der Null-Variante in die Untersuchungen zu beschränken.

Die Null-Variante ist allerdings nicht als möglicher Planungsfall sondern nur als Vergleichsfall zur Beurteilung der übrigen Varianten anzusehen, da die Planungsrechtfertigung einer neuen Straße durch die Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gegeben ist. Wesentliche Bedeutung hat die Null-Variante zur Beurteilung der Entlastungswirkung der übrigen Varianten für die Ortslagen.

2.2 Beschreibung der Varianten

Eine Übersicht über den Verlauf der Varianten gibt der Plan "Varianten der B 64/B 83".

Variante 1 (Nethetrasse)

Die Variante 1 entwickelt sich aus der bereits fertiggestellten Umgehung Hembsen; der Baubeginn liegt etwas westlich der jetzigen Verknüpfung von Umgehungsstraße und alter Bundesstraße. Sie überquert die Bahn und die alte B 64, an die sie höhenfrei angebunden wird, schwenkt dann Süden ab und verläuft zwischen den beiden Ortschaften Ottbergen und Bruchhausen durch das Tal der Nethe. Die alte Bundesstraße bleibt in diesem Bereich als Erschließungsstraße bestehen und wird in einem Teilstück, in dem die neue Trasse auf der alten liegt sowie im Bereich des derzeitigen Bahnübergangs durch eine Nebenfahrbahn neben der neuen Trasse ergänzt.

Die Ortschaft Ottbergen wird im Westen über eine höhengleiche Einmündung an eine südlich der Bahn liegende neue Ortsstraße angebunden. Die L 890 zwischen Ottbergen und Bruchhausen wird höhenfrei und ohne Verknüpfung gekreuzt.

Zwischen Ottbergen und Ameluxen erreicht die Trasse wieder den alten Verlauf der B 64, die hier an die neue Querschnittsausbildung angepaßt wird und zur Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs ebenfalls eine Nebenfahrbahn erhält. Die jetzige Ortsdurchfahrt Ottbergen im Zuge der B 64 sowie die L 837 werden durch höhengleiche Einmündungen angeschlossen; einige für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehene Wege erhalten zur Trennung dieses Verkehrs vom schnellen Kfz-Verkehr höhenfreie Überführungen.

In Höhe des Hauses "Marbecke" verläßt die Trasse wieder den Verlauf der bestehenden B 64 und umgeht die Ortschaft Godelheim auf der südlichen und östlichen Seite. Die B 83 aus Richtung Beverungen wird in der vorhandenen Linienführung ausgebaut und an der Kreuzung mit der neuen B 64 höhengleich verknüpft.

Nördlich von Godelheim erreicht die Trasse wieder die bestehende B 64/B 83, die in der vorhandenen Linienführung auf den zukünftigen Querschnitt der Neubaumaßnahme ausgebaut wird. Dabei wird der höhengleiche Bahnübergang südlich von Höxter durch eine Überführung ersetzt; zur Anbindung einiger Ortsstraßen in diesem Bereich wird dabei die Ausbildung einer Kreuzung in der Hochlage über der Bahn erforderlich.

Variante 2 (Bahntrasse)

Die Variante 2 verläuft zwischen Hembsen und Ottbergen nördlich der Bahnlinie und nutzt die bestehende Trasse zwischen Bahnübergang und dem Ortsrand von Ottbergen. Die alte Bundesstraße westlich des Bahnübergangs bleibt in diesem Bereich als Erschließungsstraße bestehen; durch den Ausbau eines Wirtschaftsweges wird diese Erschließungsstraße verlängert und zwischen Ottbergen und Bruchhausen an die L 890 angebunden.

Im Bereich des Bahnhofs Ottbergen verläuft die Trasse unmittelbar nördlich der Gleise, teilweise auf heutigem Bahngelände, das nach dem vorgesehenen Rückbau der Gleisanlagen für die Straße genutzt werden kann. Im Bereich des Gewerbegebietes müssen dabei einige Gebäude abgerissen werden. Im Bereich der Wohnbebauung nördlich der Eisenbahnlinie liegt die Trasse in Gleishöhe, so daß hier aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Wohngebietes erforderlich sind.

Östlich von Ottbergen verläuft die Trasse weiter nördlich neben der Eisenbahn. Die alte B 64 bleibt hier als Erschließungsstraße erhalten und wird insbesondere dem Verkehr zwischen den Ortslagen Ottbergen, Ameluxen und Godelheim dienen. Zwischen dem Ortsrand Ottbergen und der L 837 ist eine Verbindung zwischen der neuen Straße und der alten B 64 vorgesehen. Die L 837 nördlich von Ameluxen wird nicht direkt mit der neuen Trasse verknüpft.

Auch im Bereich Godelheim verläuft die Trasse unmittelbar nördlich bzw. östlich der Bahnlinie; sie liegt hier in Tieflage, so daß hier eine Verknüpfung mit der neu geführten B 83 hergestellt werden kann. Die B 83 verläßt nördlich von Wehrden ihren bisherigen Verlauf, schwenkt in nordwestlicher Richtung ab und trifft östlich des Hauses "Marbecke" nach Unterquerung der Bahnlinie auf die Bahntrasse. Da die B 83 in der neuen Führung auch die alte B 64 kreuzt, entsteht an dieser Stelle eine Verbindung zwischen der alten und der neuen Straße. Nördlich von Godelheim wird über einen Anschluß und einen auszubauenden Wirtschaftsweg eine zweite Verbindung geschaffen, über die in Zukunft auch die Beziehung zwischen Godelheim und Höxter verlaufen wird.

Nördlich von Godelheim verläuft die Bahntrasse weiterhin östlich der Eisenbahnlinie, bis sie im Bereich des Bahnübergangs in die vorhandene B 64/B 83 übergeht. Nördlich des Bahnübergangs ist ein Ausbau in der vorhandenen Linienführung vorgesehen.

Die alte B 64/B 83 zwischen Godelheim und dem Bahnübergang südlich von Höxter bleibt als Erschließungsstraße bestehen und wird das nach Abschluß der Auskiesung hier geplante Erholungsgebiet anbinden.

Variante 3 (Modifizierte Bahntrasse)

Der Anschluß der Variante 3 an die Umgehungsstraße Hembsen im Westen des Planungsraumes ist so gestaltet wie bei Variante 1. Die Trasse schwenkt dann allerdings nicht nach Süden ab sondern geht in die vorhandene B 64 über, schwenkt westlich von Ottbergen aus dieser Führung aus, um die Bahnlinie höhenfrei zu kreuzen und erreicht am Ortsrand von Ottbergen die Trasse der Variante 2. Als Nebenfahrbahn im Bereich der ausgebauten B 64 und als ausgebauter Wirtschaftsweg entsteht zusätzlich eine Erschließungsstraße zwischen Hembsen und der L 890, die zwischen Ottbergen und Bruchhausen an die Landesstraße anbindet.

Die Ortsumgehung Ottbergen ist so gestaltet wie in Variante 2. Am östlichen Ende des Bahnhofs verschwenkt die Trasse in die Lage der alten B 64, wobei die Bahnlinie in Richtung Höxter unterquert wird. Die Ortsdurchfahrt Ottbergen der alten B 64 wird hier über eine plangleiche Einmündung angebunden.

Zwischen Ottbergen und Godelheim verläuft die Trasse auf der alten B 64; dieser Abschnitt wird hinsichtlich der Anschlüsse und der Nebenfahrbahnen ähnlich gestaltet wie in der Variante 1.

Südwestlich von Godelheim schwenkt die Trasse in Variante 3 aus der bestehenden B 64 aus, unterquert die Bahn und verläuft bis zur Höhe der Ortschaft Godelheim wie in Variante 2. Nordöstlich von Godelheim wird die Bahn ein zweites Mal gekreuzt, diesmal in Hochlage, und die Trasse schließt wieder an die bestehende B 64 an. Der weitere Ausbau bis Höxter entspricht der Variante 1.

Die B 83 aus Richtung Beverungen bleibt bis zur Kurve, die in die Ortschaft Godelheim führt, in der vorhandenen Lage und wird hier ähnlich wie bei den übrigen Varianten ausgebaut. Sie verläuft dann in einem Neubauabschnitt in gerader Richtung weiter bis zum Anschluß an die B 64, mit der sie über eine höhengleiche Einmündung verknüpft wird.

Varianten 4 und 5 (Tunnellösungen)

Die Varianten 4 und 5 entsprechen zwischen Hembsen und dem westlichen Ortsrand von Ottbergen sowie dem östlichen Ortsrand von Ottbergen und Höxter der Bahntrasse gemäß Variante 2. Die Ortslage Ottbergen wird bei beiden Varianten durch eine nördliche Trasse umgangen, die wegen der topographischen Verhältnisse in diesem Bereich nur als Tunnel ausgeführt werden kann.

Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Lage des Tunnels, bei Variante 5 schwenkt dieser weiter nach Norden aus als bei Variante 4. In Variante 4 hat der Tunnel eine Länge von 2.780 m, bei Variante 5 beträgt sie 2.880 m.

Die Tunnellösungen sind mit wesentlichen höheren Kosten verbunden als die übrigen Planungsvarianten und lassen sich nur rechtfertigen, wenn sie sehr deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten aufweisen oder wenn bei den übrigen Varianten so schwere Eingriffe in die Umwelt erforderlich sind, daß diese als nicht realisierbar angesehen werden müssen. Schon bei einem überschläglichen Vergleich der Varianten zeigte sich, daß diese Voraussetzungen hier nicht vorliegen, so daß die Varianten 4 und 5 vorab aus den Planungsvarianten ausgegliedert wurden. Um allerdings die Begründung dieser Entscheidung zu belegen, sind die auch für diese Varianten erarbeiteten Daten in den Tabellen des Variantenvergleichs mit aufgeführt.

Variante Null (Null-Variante)

Die Null-Variante umfaßt das heutige Straßennetz im Untersuchungsgebiet ohne Ausbaumaßnahmen. Sie ist nicht als Planungsvariante anzusehen sondern dient nur dem Vergleich mit den übrigen Lösungen, insbesondere der Bewertung der Entlastungswirkungen für die Ortslagen. Die im Rahmen des Variantenvergleichs erarbeiteten Kenndaten zur Null-Variante sind ebenfalls nachrichtlich in den entsprechenden Tabellen und Gegenüberstellungen mitausgewiesen.