

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

Teil B 4:

**Zusammenfassende Variantenbewertung
und Planungsempfehlung**

**Bearbeitung: Dr.-Ing. Jürgen Harders
Dipl.-Ing. H. Gerbaulet**

IGS Ingeniurgemeinschaft Stolz, Kaarst

**Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Westfälisches Amt für Landespflege
– Außenstelle Detmold –**

Februar 1994

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

Teil B 4:

**Zusammenfassende Variantenbewertung
und Planungsempfehlung**

Inhalt

	Seite
1. Varianten	1
2. Verkehrliche Auswirkung der Varianten	1
3. Ergebnisse der städtebaulichen Bewertung	2
4. Ergebnisse der ökologischen Bewertung	2
5. Zusammenfassende Bewertung	3

Zusammenfassende Variantenbewertung und Planungsempfehlung

1. Varianten

Als Planungsvarianten zu beurteilen sind:

Variante 1: Nethetrasse

Variante 2: Bahntrasse

Variante 3: Modifizierte Bahntrasse.

Die aus methodischen Gründen in eine UVS einzubeziehende Null-Variante scheidet als Planungsvariante aus, da die Planungsrechtfertigung für eine neue Straße durch die Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gegeben ist. Die Mitbetrachtung der Null-Variante dient daher im vorliegenden Fall nur zum Vergleich und zur Beurteilung der Entlastungswirkungen der übrigen Varianten. Eine eigenständige Ausbauvariante, die sich von der Null-Variante unterscheidet, ergibt sich im Rahmen der hier gestellten Aufgabe nicht.

Bereits während der Untersuchungen zum Variantenvergleich wurde deutlich, daß die Tunnellösungen in den Varianten 4 und 5 keine Vorteile aufweisen, die die hohen Mehrkosten für diese Lösungen rechtfertigen würden. Deshalb wurden auch diese beiden Lösungen vorab aus dem Kreis der Planungsvarianten ausgeschieden.

2. Verkehrliche Auswirkungen der Varianten

Alle Planungsvarianten führen aufgrund der Umgehung der Ortslagen Ottbergen und Godelheim zu deutlichen Reduzierungen der Verkehrsmengen auf den Ortsdurchfahrten. Es zeigen sich aber Unterschiede in Abhängigkeit von der Ausführung der jeweiligen Umgehung; die großräumige Umfahrung von Godelheim bei Variante 1 (Nethetrasse) führt zu einer geringeren Entlastung als die ortsnahe Führung in den Varianten 2 und 3, da der Ziel- und Quellverkehr vollständig auf der alten Ortsdurchfahrt verbleibt und die Beziehungen in Richtung Bosseborn und Bruchhausen über die L 890 aus Richtung Osten ebenfalls die Ortsdurchfahrt Ottbergen belasten.

Die bessere Verknüpfung mit den örtlichen Netzen läßt die Varianten 2 und 3 (Bahntrasse und modifizierte Bahntrasse) auch nach den übrigen verkehrlichen Kriterien etwas günstiger abschneiden als die welträumigere Umgehung gemäß Variante 1 (Nethetrasse), wobei sich allerdings nur kleine Unterschiede ergeben. Insgesamt sind alle drei zu beurteilenden Varianten als brauchbare Umgehungslösungen anzusehen; die Varianten 2 und 3 sind etwas günstiger zu beurteilen als die Variante 1.

3. Ergebnisse der städtebaulichen Bewertung

Auch die Kriterien für die städtebauliche Bewertung reagieren relativ stark auf die in einzelnen Untersuchungsfällen erreichte Entlastung der Ortslagen; daneben spielt auch die Frage eine für das Ergebnis entscheidende Rolle, inwieweit die Ortsentwicklung durch die mit einer Umgehungsstraße verbundene Barriere beeinträchtigt wird.

Insgesamt ergeben sich nach den städtebaulichen Kriterien die günstigsten Verhältnisse bei der Variante 2, der Bahntrasse. Sie bildet weder in Godelheim noch in Ottbergen eine zusätzliche Erschwerung für die Ortsentwicklung, da sie neben der ohnehin durch die Bahnlinie gegebenen Trennlinie liegt. Die Möglichkeiten für die weitere Entwicklung der Ortslagen sind in Godelheim in südlicher und östlicher Richtung und in Ottbergen in südlicher Richtung zu sehen.

Die sehr ortsnahe Lage der Umgehungsstraße in Ottbergen bringt nach den Untersuchungsergebnissen keine Probleme mit sich, die gegen diese Lösung sprechen. Der Eingriff in das Gewerbegebiet ist ausgleichbar, und die Auswirkungen auf das Wohngebiet nördlich des Bahnhofs lassen sich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen aufheben oder zumindest auf ein vertretbares Ausmaß begrenzen.

Die Nethetrasse umgeht Ottbergen auf der Südseite in Dammlage und bildet daher eine deutliche Barriere für die städtebauliche Entwicklung, die durch die erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen noch verstärkt wird. Sie würde auch die beiden Ortslagen Ottbergen und Bruchhausen voneinander trennen und Blickbeziehungen stören, wodurch auch die Funktion Bruchhausens als Kurort beeinträchtigt würde. Auch für Godelheim wäre mit einer Umgehung auf der südlichen und östlichen Seite des Ortes eine Beeinträchtigung der Möglichkeiten für die Ortsentwicklung gegeben. Im Zusammenhang mit der geringeren Entlastung für die Ortsdurchfahrten zeigt sich die Variante 1, die Nethetrasse, damit aus städtebaulicher Sicht als die ungünstigste der drei Planungsvarianten.

Für die Variante 3, die modifizierte Bahntrasse, ergeben sich im Bereich Ottbergen im wesentlichen die gleichen Bewertungen wie für die Variante 2. Da die Verknüpfung zwischen B 83 und B 64 in Godelheim aber zumindest im nördlichen Bereich die gleichen Wirkungen hervorruft wie die Ortsumgehung nach Variante 2, ist Variante 3 für diesen Abschnitt ungünstiger zu beurteilen.

Insgesamt ergibt sich damit aus städtebaulicher Sicht die beste Bewertung für die Variante 2, die Bahntrasse, während die Variante 3, die modifizierte Bahntrasse, an die zweite und die Variante 1, die Nethetrasse, an die dritte Stelle zu setzen sind.

4. Ergebnisse der ökologischen Bewertung

Die Variante 1, die Nethetrasse, verläuft durch die Auenbereiche der Nethe, die überwiegend als hoch empfindlich einzustufen sind. Da hierbei teilweise hohe Dammlagen erforderlich werden, sind die dadurch verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft als die massivsten der drei Planungsvarianten anzusehen. Hinzu kommt die mit dieser Variante verbundene Verlegung der Nethe auf mehr als 2 km Länge.

Die Variante 2, die Bahntrasse, verursacht von den drei Varianten in allen vier untersuchten Potentialen die geringsten Beeinträchtigungen. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, daß sie bereichsweise Gebiete mit nur mittlerer Empfindlichkeit durchschneidet, zum ande-

ren auch darauf, daß bei dieser Lösung keine besonders tiefen Einschnitte und hohen Dämme erforderlich sind.

An einigen Stellen sind jedoch auch mit dieser Variante gravierende Eingriffe verbunden. Dies gilt insbesondere für die Tangierung naturschutzwürdiger Flächen nördlich von Godelheim sowie für die Querung der Nethe durch die verlegte B 83.

Die Variante 3, die modifizierte Bahntrasse, hat nicht die Verbesserungen gebracht, die mit der Abwandlung angestrebt wurden. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die mehrfachen Über- und Unterquerungen der Bahnlinie mit relativ hohen Dämmen und tiefen Einschnitten verbunden sind; dies gilt insbesondere für den Abschnitt am östlichen Ortsrand von Godelheim. Darüber hinaus macht die Forderung, die neue B 64 von landwirtschaftlichem Verkehr freizuhalten, eine Vielzahl von Parallelerschließungen und Zufahrtsstraßen notwendig, die in der Summe die mit der Reduzierung der Neubaulängen angestrebte Verringerung der Flächeninanspruchnahme wieder hinfällig machen.

Nach der ökologischen Bewertung ist damit der Variante 2, der Bahntrasse, der Vorzug zu geben, während an zweiter Stelle die Variante 3, die modifizierte Bahntrasse, und an letzter Stelle die Variante 1, die Nethetrasse, folgt.

5. Zusammenfassende Bewertung

In den Bewertungen nach den ökologischen und städtebaulichen Kriterien ist in beiden Fällen die Variante 2 (Bahntrasse) als günstigste Lösung ausgewiesen worden. Die Variante 1 (Nethetrasse) hat in beiden Fällen die ungünstigste Bewertung erhalten, während die Variante 3 (modifizierte Bahntrasse) sowohl nach städtebaulichen als auch nach ökologischen Gesichtspunkten zwischen den Varianten 2 und 1 eingeordnet wurde.

	Variante 1 (Nethetrasse)	Variante 2 (Bahntrasse)	Variante 3 (mod. Bahntrasse)
Städtebau	3	1	2
Ökologie	3	1	2
Gesamt	3	1	2

Rangordnung der Varianten nach den Fachbewertungen und in der Zusammenfassung

Damit ergibt sich für beide Bewertungsbereiche die gleiche Aussage, nach der die Variante 2, die Bahntrasse, als günstigste Lösung anzusehen ist; die modifizierte Bahntrasse ist als zweitbeste Lösung und die Nethetrasse als ungünstigste der drei Planungsvarianten anzusehen.

Da auch die verkehrlichen Kriterien die Variante 2 – gleichauf mit Variante 3 – als günstigste Lösung ausweisen, wird von allen drei Fachgutachtern gemeinsam die Variante 2, die Bahntrasse, vorgeschlagen.