

L 755

Beseitigung des BÜ Eggestraße bei Paderborn/Benhausen
Bau-km 0+050 – 0+900

Projekt-Nr.: 08-0180

FESTSTELLUNGSENTWURF

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

bestehend aus 45 Blatt zzgl. Anlage 1

aufgestellt: Paderborn, 28.11.2017

Der Leiter der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift

i.A.



(Voigtländer)

Satzungsgemäß ausgelegen

in der Zeit vom 03.04.2018

bis 02.05.2018 (einschließlich)

in der Stadt Paderborn

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt: Paderborn

(Dienststempel)



(Unterschrift)

Festgestellt gem. Beschluss
vom 05.05.2021
- Az. 25.4.34-02-1/18-
Bezirksregierung Detmold
Im Auftrag
gez. Schönfeld



Inhaltsverzeichnis

1.0	Darstellung des Bauvorhabens	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
1.3	Streckengestaltung	6
2.0	Begründung des Vorhabens	6
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	6
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.4.1	Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung	8
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	9
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	9
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	10
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	11
3.0	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	11
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	11
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	12
3.2.1	Variantenübersicht	12
3.3	Variantenvergleich - Beurteilung der Varianten	12
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	12
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	12
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	12
3.3.4	Umweltverträglichkeit	12
3.3.5	Wirtschaftlichkeit	13
3.4	Gewählte Linie	13
4.0	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	14
4.1	Ausbaustandart	14
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	14
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	14
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	14
4.1.4	Betriebsdienstaudit	14
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes	14
4.3	Linienführung	15
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	15

4.3.2	Zwangspunkte	16
4.3.3	Linienführung im Lageplan	16
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	16
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	17
4.4	Querschnittsgestaltung	17
4.4.1	Querschnittelelemente und Querschnittsbemessung	17
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	19
4.4.3	Böschungsgestaltung	19
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	19
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	19
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	19
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	20
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	20
4.6	Besondere Anlagen	21
4.7	Ingenieurbauwerke	21
4.8	Lärmschutzanlagen	22
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	23
4.10	Leitungen	23
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	24
4.12	Entwässerung	24
4.13	Straßenausstattung	25
5.0	Angaben zu den Umweltauswirkungen	26
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	26
5.2	Naturhaushalt	27
5.2.1	Bestand	27
5.2.2	Auswirkungen	29
5.3	Landschaftsbild	31
5.3.1	Bestand	31
5.3.2	Auswirkungen	31
5.3.3	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	31
5.4	Artenschutz	31
5.5	Natura 2000-Gebiete	32
5.6	Weitere Schutzgebiete	32
5.7	Wechselwirkungen	32

6.0	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	33
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	33
6.2	sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	33
6.2.1	Luftschadstoffe	33
6.2.2	Baulärm	34
6.2.3	Erschütterungen	34
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	34
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	34
6.4.1	Kompensationskonzept	35
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	37
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	38
7.0	Kosten	38
8.0	Verfahren	39
9.0	Durchführung der Baumaßnahme	40
10	Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW)	45

Anlage 1: Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 04.07.2017 gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG NRW

1.0 Darstellung des Bauvorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Landesstraße 755 beginnt an der A 33 bei Borcheln und verläuft über Paderborn, Altenbeken nach Höxter. Für den südöstlichen Raum des Kreises Paderborn im Regierungsbezirk Detmold bildet sie eine wichtige regionale Verkehrsverbindung zum Oberzentrum Paderborn. Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes übernimmt die Landesstraße 755 auch die Funktion einer Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion der Stadtteile Benhausen und Neuenbeken der Stadt Paderborn zur Kernstadt Paderborn. Kreuzende Straßen im näheren Bereich des Planfeststellungsabschnittes sind die K 29 am Ortsausgang von Paderborn und die L 937 in Paderborn/Benhausen.

Die Ortslage Benhausen als ein Stadtteil der Stadt Paderborn weist stark landwirtschaftlich geprägte Strukturen auf.

Außerdem liegt der Ortsteil Benhausen der Stadt Paderborn an der DB - Strecke 1760 (Hannover - Soest) zwischen den Bahnhöfen Paderborn und Altenbecken. Die Bahnstrecke wird zweigleisig betrieben. Dabei umfährt die DB-Strecke den Siedlungsbereich Benhausen nördlich in einem weiten Bogen. Sie quert die Landesstraße 755 bei Bahn-Km 118,852 und 122,119 sowie die Landesstraße 937 bei Bahn-Km 120,041.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die DB Netz AG betreiben die Planung für die Beseitigung des vorhandenen Bahnübergang (BÜ) bei Bahn-Km 122,119 „Eggestraße“. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Abwicklung des Verkehrs ist vorgesehen den Vorhandenen Bahnübergang (BÜ) durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) zu ersetzen. Die Bahnstrecke bleibt dabei in ihrer Höhenlage unverändert und die Landesstraße 755 wird nebst Geh- und Radweg in südliche Richtung verschoben unterführt.

Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges sowie der landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der Landesstraße 755. Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt beginnt bei Bau-km 0,050 (ca. 270 m westlich der vorhandenen Einmündung der Gemeindestraße „Papenberg“ in die bestehende Landesstraße 755 „Eggestraße“) und endet bei Bau-km 0,900 (ca. 15 m westlich der Einmündung der Gemeindestraße „Westweg“ in die vorhandene Landesstraße 755 „Eggestraße“) und liegt auf dem Gebiet der Stadt Paderborn in der Gemarkung Benhausen in der Fluren 1,2, 6 und 10.

Der Planfeststellungsentwurf umfasst die Herstellung des Brückenbauwerkes im Zuge der DB-Strecke Nr. 1760 (Hannover-Soest) über die Landesstraße 755 bei Bau-km 0,342 und die daraus resultierende Verlegung der Landesstraße 755 von Bau-km 0,050 bis Bau-km 0,900.

Zur Baumaßnahme gehören im Wesentlichen auch:

Die Verlegung der Einmündung der Gemeindestraße „Papenberg“ in die Landesstraße 755 „Eggestraße“ von Bau-km 0,320 nach Bau-km 0,155 sowie die Herstellung einer Erschließungsstraße zum Wohngebiet „Papenberg“,

die Herstellung eines getrennt von der Fahrbahn der verlegten Landesstraße 755 begleitenden Rad- und Gehweges auf gesamter Länge der Verlegungsstecke,

die Herstellung eines Wirtschaftsweges auf der nördlichen Seite der verlegten Landesstraße 755 von Bau-km 0,155 bis Bau-km 0,320,

die Herstellung eines Anschlusses zur verlassenen Landesstraße 755 bei Bau-km 0,650,

die Herstellung eines Wirtschaftsweges auf der südlichen Seite der verlegten Landesstraße 755 von Bau-km 0,355 bis Bau-km 0,650,

die Herstellung von Ausweichen im Zuge der bestehenden Wirtschaftswege „Dörenerholzweg“ und „Goldener Grund“,

die Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers der Landesstraße 755 auf dem Flurstück 5 der Flur 25 in der Gemarkung Paderborn in den Gottebach,

die Verwirklichung von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege entlang der verlegten Landesstraße 755,

der Herstellung einer Kompensationsmaßnahme auf dem Gebiet der Gemeinde Altenbeken in der Gemarkung Altenbeken, Flur 14, Flurstück 79 sowie der hiermit im Zusammenhang stehenden übrigen Änderungsmaßnahmen am bestehenden Straßen-, Wege- und Gewässernetz und Anlagen Dritter auf verschiedenen Flurstücken in der Stadt Paderborn im Ortsteil Benhausen, Kreis Paderborn in der Gemarkung Benhausen.

Für die westlich und östlich an den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt angrenzenden Abschnitte der Landesstraße 755 sind z. Zt. keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

Gemäß RIN (Ausgabe 2008) handelt es sich bei der Landesstraße 755 in Bezug auf die Verbindungsfunktionsstufe um eine regionale Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren, das gleiche gilt für die Landesstraße 937.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt befindet sich im Abschnitt 11.2 der Landesstraße 755 zwischen den Netzknoten 42180702 und 4218042. Der Baubeginn der Maßnahme ist bei Bau-km 0,050 dies entspricht der Station 0.969 und das Ende der Baumaßnahme ist bei Bau-km 0,900 dies entspricht der Station 1.799.

Die gesamte Baumaßnahme umfasst im Zuge der Landesstraße 755 eine Länge von 850 m.

Es ist vorgesehen, die Bahnstrecke in ihrer Höhenlage unverändert beizubehalten und die Landesstraße 755 „Eggestraße“ nebst Geh- und Radweg in südliche Richtung verschoben zu unterführen.

Als Ausbauquerschnitt ist der RQ 9,5 mit beidseitigen Entwässerungsanlagen und nördlich parallel geführtem, 2,50 m breitem Geh- und Radweg vorgesehen. Die Gradienten der Landesstraße 755 wird im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie um ca. 6,50 m abgesenkt, um die erforderliche lichte Durchfahrthöhe von 4,50 m zu gewährleisten.

Zur sicheren Querung der Radfahrer und Fußgänger wird im Bereich der Ortseinfahrt von Benhausen bei Bau-km 0,675 außerdem eine Querungshilfe errichtet.

Durch die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) und Herstellung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) wird der Straßenverkehr zügiger abgeführt und es ergibt sich ein flüssigerer und reibungsloserer Verkehrsfluss.

1.3 Streckengestaltung

Die bestehende Landesstraße 755 verläuft im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt in West-Ost-Richtung.

Durch die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) und Herstellung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) wird die künftige Landesstraße 755 auf einem Streckenabschnitt von 850 m in Lage und Höhe in südlicher Richtung von der bestehenden Landesstraße 755 abgerückt.

Durch die Konstruktionshöhe der Eisenbahnüberführung (EÜ) und die erforderliche lichte Höhe oberhalb der Straßenoberfläche bis Unterkante des Überführungsbauwerkes ist eine Tieferlegung des Höhenverlaufes der Landesstraße 755 von ca. 6,50 erforderlich. Durch die vorgesehenen Linksabbieger ergibt sich eine Aufweitung des Straßenraumes im Knotenpunktbereich der Landesstraße 755 mit der Gemeindestraße „Papenberg“ bzw. dem neu anzulegenden Wirtschaftsweg.

Die Streckengestaltung entspricht im Wesentlichen der heutigen Situation.

2.0 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Anlässlich einer Planungsbesprechung am 20.02.1990 über Maßnahmen an Bahnübergängen der Ausbaustrecke Hamm - Paderborn - Kassel wurden u.a. die drei Bahnübergänge im Zuge der Landesstraße 755 und Landesstraße 937 bei Paderborn/Benhausen erörtert. Im Termin wurde darauf hingewiesen, dass die DB Strecke (Hamm-Paderborn-Kassel) als Ausbaustrecke in den Bundesverkehrswegeplan 1985 mit dem Vorbehalt eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises aufgenommen wurde.

Seitens der DB wurde 1991 die Ingenieursozietät BGS beauftragt Konzeptentwürfe für die Beseitigung der drei plangleichen Bahnübergänge im Benhauser Feld zu erstellen sowie einen Fiktiventwurf über eine Südumgehung von Benhausen. Im Kostenvergleich mit der Beseitigung der drei Bahnübergänge stellte sich der Neubau einer Südumgehung als unwirtschaftlichste Lösung dar. Daher wurde diese Planung von der DB nicht weiter verfolgt. Mit Schreiben der DB vom 12.08.1993 wurde dem Straßenbaulastträger mitgeteilt, dass keine weitere Planung zur Beseitigung der plangleichen Bahnübergänge betrieben wird, da im Abschnitt Paderborn-Altenbecken lediglich eine Streckengeschwindigkeit von max. 130 km/h gefahren werden soll. Eine mögliche Wiederaufnahme der Planung durch die DB sei nicht absehbar.

Zu dem Thema „Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge in Benhausen“ fand durch Initiative der Stadt Paderborn im Mai 2011 mit Vertretern der DB eine Bürgerversammlung statt. Auslöser hierfür waren die langen Schrankenschließzeiten (ca. 25 Minuten pro Stunde) des Bahnübergangs am Ortseingang von Benhausen aus Richtung Paderborn, da über die Landesstraße 755 die rettungsdienstliche Versorgung der Ortsteile Benhausen und Neuenbecken von Paderborn aus verläuft. Auf dieser Bürgerversammlung versprach die DB Netz möglichst zügig die Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge in Angriff zu nehmen. Dies wurde mit dem Schreiben vom Bürgermeister der Stadt Paderborn an den Verkehrsminister im September 2011 verdeutlicht mit der Bitte um Bereitstellung der erforderlichen Mittel sowie den erforderlichen Planungsauftrag zu erteilen. Hierzu fand ein Auftaktgespräch am 23.11.2011 mit allen Beteiligten statt mit dem Ergebnis die Realisierung des Projektes gemeinsam voranzutreiben.

In der Planungsbesprechung vom 17.10.2012 wies die DB Netz noch einmal auf das Interesse der DB an dieser Maßnahme als Ersatzmaßnahme zur Begradigung des „Benhauser Bogens“ hin. Aufgrund der mangelnden Attraktivität der Mitte-Deutschland-Verbindung für den DB Fernverkehr, wird eine Streckenbegradigung mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit seitens der DB nicht weiter verfolgt. Aufgrund der Beibehaltung des „Benhauser Bogens“ ist eine Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ durch die Herstellung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Abwicklung des Verkehrs angeraten. Insbesondere die Stadt Paderborn hat ein hohes Interesse an der Beseitigung des Bahnüberganges(BÜ), da hierdurch die langen Schrankenschließzeiten entfallen und die rettungsdienstliche Versorgung der beiden Ortsteile Benhausen und Neuenbeken der Stadt Paderborn stark verbessert wird.

Im Zuge der Planungsbesprechung vom 17.01.2013 wurde festgelegt, dass zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der DB Netz AG keine Planungsvereinbarung aufgestellt wird und jeder für sich im Rahmen seiner Zuständigkeit die erforderlichen Fachbeiträge erarbeitet.

Des Weiteren wurde in der Planungsbesprechung vom 13.03.2013 festgelegt, den bestehenden Vorentwurf der DB Netz AG zur Beseitigung der Bahnübergänge bei den weiteren Planungsüberlegungen und dem weiteren Verfahrensablauf mit ein zu beziehen. Der Vorentwurf zu allen drei Bahnübergängen wurde im Auftrag der Deutschen Bundesbahn (Bundesbahndirektion Hannover, Projektgruppe NBS Hannover der Bahnbauzentrale, Joachimstraße 4/5) durch die Ingenieursozietät BGS, Andreasstraße 7, 3000 Hannover 1, unter der Auftragsnummer B 91 1088 mit Datum vom 13.05.1991 erstellt.

In der Sitzung vom 06.02.2014 wurde dem Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn die geplante Trassenführung in Bezug auf die Beseitigung des Bahnüberganges erläutert.

Auf Wunsch der Benhauser Bürgerschaft und den politischen Ortsvorstehern über die Planung informiert zu werden, wurde von der Stadt Paderborn eine Bürgerversammlung durchgeführt. Diese fand am 19.03.2015 in Paderborn/Benhausen statt. In der Bürgerversammlung wurde durch die DB Netz AG und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW der jeweilige Planungsstand mit dem Hinweis erläutert, dass es sich dabei um einen Zwischenstand und noch nicht um den endgültigen Vorentwurf handelt.

Der Vorentwurf für die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ im Zuge der Landesstraße 755 wurde seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW mit Datum vom 10.08.2016 aufgestellt und mit Datum vom 05.10.2016 genehmigt.

Am 04.07.2017 wurde gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor Einleitung der Planfeststellung durchgeführt. In diesem Termin wurde die Öffentlichkeit über das Projekt und den Verfahrensstand informiert. Zu den Einzelheiten dieses Termins wird auf den Punkt „Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 VwVfG NRW“ am Ende dieses Erläuterungsberichtes verwiesen.

Im Wesentlichen wurde seitens verschiedener Anlieger nachdrücklich die Forderung auf Herstellung einer Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich „Papenberg“ zur sicheren Querung der Landesstraße 755 durch Fußgänger und Radfahrer sowie die Erreichbarkeit der geplanten Bushaltestellen insbesondere durch Schulkinder seitens der Anlieger vorgetragen. Die Öffentlichkeit wies daraufhin, dass nach der Beseitigung des Bahnüberganges durch Verlegung der Landesstraße 755 „Eggestraße“ im Knotenpunktsbereich „Papenberg“ höhere Geschwindigkeiten gefahren würden. Zurzeit betrüge die zulässige Höchstgeschwindigkeit

im Einmündungsbereich „Papenberg“ 50 km/h und nach der Beseitigung des Bahnüberganges im verlegten Knotenpunktsbereich „Papenberg“ 70 km/h. Schulkinder könnten bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h nicht sicher die Landesstraße 755 „Eggestraße“ queren.

Die Forderungen der Anlieger im o.g. Termin wurden seitens des Landesbetriebes Straßenbau nochmals geprüft und haben Eingang in die hier vorliegenden Planfeststellungsunterlagen gefunden.

Folgende Gutachten wurden für die Planung erstellt:

- Immissionstechnische Untersuchung (Lärmschutz)
nts Ingenieurgesellschaft mbH, Münster, Oktober 2017
- Immissionstechnische Untersuchung (Schadstoffabschätzung)
nts Ingenieurgesellschaft mbH, Münster, Oktober 2017
- Wassertechnische Untersuchung
nts Ingenieurgesellschaft mbH, Münster, November 2017
- Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)
nts Ingenieurgesellschaft mbH, Münster, November 2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
Büro für Landesplanung, Warstein-Hirschberg, November 2017
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
Büro für Landesplanung, Warstein-Hirschberg, November 2017
- Artenschutzrechtliche Prüfung Zauneidechsen
Pöyry Deutschland GmbH, Köln, November 2017

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die UVP-Pflicht des Vorhabens wurde im Rahmen einer Einzelfallprüfung gemäß §§ 3c UVPG (Fassung vom 24.02.2010, geändert am 21.01.2013) i.V. mit § 1 UVPG NW (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) geprüft. Ergebnis der Einzelfallprüfung ist, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist. Das Ergebnis der Einzelfallprüfung ist mit der damaligen Höheren Landschaftsbehörde abgestimmt und mit Datum vom 09.04.2013 im Internet unter www.Strassen.nrw.de/umwelt veröffentlicht worden.

Im Einzelnen wird auf die UVP-Einzelfallprüfung (Unterlage 19.3) verwiesen.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzrechtlicher Planungsauftrag besteht für diese Maßnahme nicht.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung

Der Regionalplan - Teilabschnitt Paderborn-Höxter - (TA PB-HX), stellt für das Untersuchungsgebiet „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ dar. Die Flächen nordwestlich der Landesstraße 755 werden als „Landwirtschaftliche Kernzonen“ ausgewiesen. Für Teilflächen im Nordwesten sowie Südosten bzw. Süden im Untersuchungsgebiet erfolgt die Darstellung der Freiraumfunktion „Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung“. Die bebauten Bereiche der Ortschaft Benhausen der Stadt Paderborn werden als „Allgemeine

Siedlungsbereiche“ und die Trasse der Landesstraße 755 als Bestandsdarstellung „Straße für den überwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“ ausgewiesen
Der Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn stellt die Landesstraße 755 als „überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße“ und die Bahntrasse als „Fläche für Bahnanlagen“ dar.

Die überwiegenden Flächen im Untersuchungsgebiet werden als „Flächen für die Landwirtschaft“ und der Ahornmischwald im Süden des Untersuchungsgebietes als „Flächen für Wald“ ausgewiesen. Die Wohnbebauung an der Straße „Papenberg“ wird als „Dorfgebiet“ und die Wohnbebauung der Ortschaft Paderborn/Benhausen im Planungsbereich als „Wohnbauflächen“ ausgewiesen

Raumordnerische und städtebauliche Zielvorstellungen werden durch den Ausbau der Kreuzung nicht gestört.

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf die straßenbauliche Infrastruktur.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Das derzeitige Straßennetz im Planungsraum ist geprägt durch die Landesstraßen 755 und 937, wobei die Landesstraße 755 eine wichtige regionale zwischenörtliche Verkehrsverbindung darstellt.

Die verkehrliche Situation auf der Landesstraße 755 ist gekennzeichnet durch die Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten. Die Verkehrsbelastung auf der Landesstraße 755 liegt im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt heute entsprechend der amtlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 bei 6.031 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 2,7%.

Das bestehende Verkehrsaufkommen lässt einen geordneten Verkehrsablauf im Bereich des vorhandenen Bahnüberganges nicht mehr zu. Behinderungen und Stauungen sind die Folgen.

Eine Zunahme des Verkehrs auf der Landesstraße 755 ist im Rahmen der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu erwarten. Für das Prognosejahr 2030 wird auf der Landesstraße 755 mit einer Verkehrsbelastung von 6.416 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 2,9% gerechnet.

Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens werden bei dem derzeitigen Ausbauzustand Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Die Beseitigung des vorhandenen Bahnüberganges „Eggestraße“ im Zuge der Landesstraße 755 ist deshalb zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verkehrsqualität dringend geboten.

Nach Realisierung der Baumaßnahme werden die Verkehrsströme auf der Landesstraße 755 sowie auf der DB - Strecke zügiger abgeführt und es wird sich ein reibungsloserer Verkehrsabfluss einstellen.

Durch die Verlegung der Landesstraße 755 aufgrund der Beseitigung des Bahnüberganges „Eggestraße“ sind Verkehrsumlagerungen nicht zu erwarten.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Aufgrund der starken Belastungen im Straßen- und Schienenverkehr kommt es immer wieder zu langen Schließzeiten des Bahnüberganges mit Rückstauungen auf der Landesstraße 755.

Daher ist vorgesehen, den vorhandenen Bahnübergang (BÜ) „Eggestraße“ zur besseren Erreichbarkeit des Ortsteiles Benhausen der Stadt Paderborn insbesondere für Rettungsfahrzeuge sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und zur besseren Abwicklung des Verkehrs auf der Straße und dem Schienenweg zu beseitigen. Die Landesstraße 755 einschließlich des vorhandenen, parallel verlaufenden Geh- und Radweges wird dabei um ca. 30,0 m nach Süden verlegt und mittels eines Unterführungsbauwerkes unter der Bahnstrecke hindurch geführt. Die Bahnstrecke bleibt dabei höhenmäßig unverändert.

Aufgrund der hohen Frequentierung der zweigleisigen elektrifizierten DB-Strecke mit Personen- und Güterverkehrszügen kommt es täglich zu langen Schließzeiten der Schrankenanlagen. In dieser Zeit muss der auf der Landesstraße 755 verkehrende motorisierte und nicht motorisierte Individualverkehr einschließlich der Rettungsfahrzeuge erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen.

Außerdem gehen von Bahnübergängen stets Gefahren, insbesondere für den Kraftfahrzeug-, Rad- und Personenverkehr aus.

Mit der Maßnahme verbunden ist außerdem die Verlegung der heute im Kreuzungsbereich Landesstraße 755/DB-Strecke in die Landesstraße 755 einmündenden Gemeindegewege.

Durch die im Verlegungsbereich vorgesehene neue Führung der Landesstraße 755 ergibt sich eine bessere Erkennbarkeit der Streckenführung für die Verkehrsteilnehmer auf der Straße.

Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes gab es im Zeitraum von 2011-2015 16 Unfälle mit 3 Leichtverletzten. Davon lagen im Bereich des Bahnübergangs „Eggestraße“ 4 Unfälle mit einem Leichtverletzten und im Bereich der Einmündung des Wirtschaftsweges „Dörenerholzweg“ in die Landesstraße 755 6 Unfälle mit zwei Leichtverletzten.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) im Zuge der Landesstraße 755 „Eggestraße“ durch Herstellung einer Eisenbahnüberführung (EÜ) verringert die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen deutlich.

Durch die Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) an der Landesstraße 755 „Eggestraße“ bei Paderborn / Benhausen können Abgas- und Lärmemissionen durch die am Bahnübergang wartenden Kraftfahrzeuge nachhaltig vermieden werden. Die ohne die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) zu erwartenden Ausweich-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge im Nutzungskonflikt zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Individualverkehr bei Begegnungs- und Überholvorgängen entfallen. Die Verkehrsqualität wird sich somit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.

Ebenfalls verringert sich durch den reibungslosen Verkehrsablauf auf der Landesstraße 755 die Gefahr von Unfällen.

Die baubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden, soweit sie unvermeidbar sind, durch landschaftspflegerische Maßnahmen kompensiert.

Aus den genannten Gründen verringern sich die Einflüsse auf Menschen, Tiere und Umwelt trotz des zu erwartenden steigenden Verkehrsaufkommens.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Aufgrund der starken Belastungen im Straßen- und Schienenverkehr kommt es immer wieder zu langen Schließzeiten des Bahnüberganges mit Rückstauungen auf der Landesstraße 755. Daher ist geplant, den vorhandenen Bahnübergang zur besseren Erreichbarkeit des Ortsteiles Benhausen der Stadt Paderborn insbesondere für Rettungsfahrzeuge sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Abwicklung des Verkehrs durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) zu ersetzen.

3.0 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Plangebiet liegt im Regierungsbezirk Detmold, Kreis Paderborn auf dem Stadtgebiet der Stadt Paderborn.

Vorbelastungen

Vorbelastungen bestehen durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung, verbunden mit Eingriffen in den örtlichen Wasserhaushalt und Stickstoffeinträgen aus der Düngung sowie den Schadstoffemissionen durch die Landesstraße 755.

Ziele und Festsetzungen der Landschaftsplanung

Der Planungsbereich liegt innerhalb des rechtskräftigen Landschaftsplanes „Paderborn - Bad Lippspringe“.

Schutzgebiete gemäß §§ 23 - 32 BNatSchG

Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler und gesetzlich geschützte Biotope sind innerhalb eines 500 m Bereiches um die Vorhabensfläche nicht vorhanden.

Landschaftsschutzgebiete

Die Bereiche östlich der Bahnstrecke und südlich der „Eggestraße“ sowie die Flächen nördlich der „Eggestraße“ und westlich der Bahnstrecke liegen im Landschaftsschutzgebiet „Offene Kulturlandschaft“. Das großflächige Schutzgebiet umfasst eine strukturreiche, durch vielfältige landwirtschaftliche Nutzungen geprägte Kulturlandschaft.

geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG)

Das Gebiet weist außerhalb der Vorhabenflächen in ca. 450 m Entfernung geschützte Landschaftsbestandteile (Obstwiese und Wäldchen) auf.

Biotopkataster Nordrhein-Westfalen

Im Bereich der Vorhabenfläche liegen keine Biotopkatasterflächen.

Alleenkataster

Die Baumreihen entlang der „Eggestraße“ östlich des Bahnüberganges sind im Alleenkataster als AL-PB-0065 mit der Objektbezeichnung „Berg-Ahornallee an der „Eggestraße“ (L 755) westlich Benhausen“ geführt und gemäß § 41 LNatSchG NRW geschützt.

Im beplanten Bereich befinden sich keine Biotoptypen, die nach § 62 LG NRW geschützt sind.

Für weitere Einzelheiten wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19) verwiesen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Für die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ in Bahn-km 122,199 wurden drei Varianten untersucht:

- Variante 1: Ausführung L 755 als Straßenunterführung, nördlich des bisherigen BÜ
Variante 2: Ausführung L 755 als Straßenüberführung, nördlich des bisherigen BÜ
Variante 3: Ausführung L 755 als Straßenunterführung, südlich des bestehenden BÜ

3.3 Variantenvergleich - Beurteilung der Varianten

Das Gelände fällt topographisch betrachtet von Norden nach Süden ab. Da die Landesstraße 755 aus Richtung Paderborn in Richtung Benhausen bereits derzeit eine steigende Gradienten mit ca. 5,0% bis zum Bahnübergang und im weiteren Verlauf mit ca. 2,0 % aufweist, wurde eine Überführung der Landesstraße 755 über die Bahntrasse im Vorfeld aufgrund der topographischen Verhältnisse und den damit verbundenen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeschlossen (Variante 2). Insbesondere wäre westlich der Bahnlinie ein sehr viel längerer Damm zur Überführung der Landesstraße 755 über die Bahnlinie erforderlich geworden mit entsprechend auch höheren Grunderwerbskosten.

Im Rahmen der Einzelfallprüfung wurden die Auswirkungen der zwei unterführenden Varianten untersucht. Die untersuchten Varianten liegen ca. 35 m nördlich (auf der Grundlage der Variante 1 des Vorentwurfs der DB) bzw. südlich (auf der Grundlage der Variante 3 des Vorentwurfs der DB) der jetzigen Trasse der Landesstraße 755.

Bei einer Verschiebung der Landesstraße 755 in Richtung Süden werden Teile einer Acker- und einer Weidegrünlandfläche und in geringem Umfang Straßenbegleitgrün in Anspruch genommen. Es handelt sich bei allen Flächen um intensiv genutzte Strukturen.

Im Gegensatz dazu ist die nördliche Seite der Landesstraße 755 durch eine wesentlich vielfältigere Kulturlandschaft charakterisiert. In einem kleinflächigen Mosaik wechseln sich Acker, Streuobstwiese, Weide-Grünland, Laubwaldparzelle, Hausgarten und Feldgehölz bzw. freiwachsende Hecke ab. Es handelt sich dabei in Teilen um naturschutzfachlich hochwertige Biotoptypen, die durch ihre Kleinteiligkeit auch das Landschaftsbild und seine Eigenart in besonderer Form prägen.

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die untersuchten Varianten weisen aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens keine Unterschiede bezüglich raumstruktureller Wirkungen auf.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Verkehrliche Unterschiede zwischen den untersuchten Varianten bestehen nicht.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die untersuchten Varianten weisen keine entwurfs- und sicherheitstechnischen Unterschiede auf. Für die gewählte Planungsvariante wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt (vgl. Kapitel 4.1.3 dieses Erläuterungsberichtes)

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Mit dem Schreiben vom 27.03.2013 hat die Bezirksregierung Detmold dem Ergebnis der von Straßen NRW durchgeführten allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG zugestimmt.

Im Einzelnen wird auf die UVP- Einzelfallprüfung (Unterlage 19.3) verwiesen

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der einzelnen Varianten ist aufgrund der Ergebnisse der umweltfachlichen Variantenwahl nicht erforderlich.

3.4 Gewählte Linie

Ziel der Straßenbaumaßnahme ist es, die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Bereich des Bahnüberganges (BÜ) zu beseitigen

In der Abwägung der einzelnen dargestellten Konfliktbereiche lässt sich zusammenfassend festhalten, dass die Eingriffe auf der südlichen Seite der Landesstraße 755 wesentlich geringer ausfallen, da sowohl die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes als auch des Landschaftsbildes erheblich konfliktärmer sind.

Somit wurde die Verschiebung des Kreuzungspunktes DB / Landesstraße 755 in Richtung Süden, auf der Grundlage der Variante 3 des Vorentwurfs der DB Netz AG, der weiteren Entwurfsplanung zugrunde gelegt.

Die Einzelfallprüfung gemäß UVPG kommt in der abschließenden Beurteilung zum Ergebnis, dass das Vorhaben keine entscheidungserheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen nach sich zieht. Die verbleibenden, unvermeidbaren Beeinträchtigungen können im Rahmen der Eingriffsermittlung und der Artenschutzprüfung durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden.

Es sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten, auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) kann daher verzichtet werden.

Das Ergebnis der Einzelfallprüfung wurde mit der Höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold mit dem Schreiben vom 27.03.2013 abgestimmt. Mit dem Datum vom 09.04.2013 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW seine Entscheidungen über das Unterbleiben einer UVP der Öffentlichkeit über das Internet bekannt gegeben.

Die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ verbessert die straßenbauliche Infrastruktur und erhöht somit die Erreichbarkeit des Ortsteiles Benhausen der Stadt Paderborn. Vordringlich wird aufgrund der Verbesserungen hinsichtlich verkehrlicher und straßenbautechnischer Belange die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht.

Die städtebaulichen Belange der Stadt Paderborn wurden durch die gewählte Gradientenführung und die Wiederherstellung des Geh- und Radwegenetzes sowie die Verlegung der Anbindung der Gemeindestraße „Papenberg“ an die Landesstraße 755 angemessen berücksichtigt.

Aufgrund der vorab beschriebenen Beurteilung und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des frühen Öffentlichkeitstermins gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG NRW hat sich die vorliegende Planung als die zweckmäßigste Lösung erwiesen.

Dabei wurden alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planfeststellungsunterlagen geführt.

4.0 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandart

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Straßenplanung im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs erfolgt auf Basis der einschlägigen Richtlinien und Vorschriften.

Gemäß RIN (Ausgabe 2008) handelt es sich bei der Landesstraße 755 in Bezug auf die Verbindungsfunktionsstufe um eine regionale Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren. Dies führt zu einer Einstufung in die Straßenkategorie LS III und somit in die Entwurfsklasse 3 nach RAL 2012.

Beim Querschnitt der Landesstraße 755 im Bestand handelt es sich um einen RQ 9,5. Um die Streckencharakteristik nicht zu unterbrechen, wurde der Regelquerschnitt im Ausbaubereich beibehalten.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Umgestaltung des plangleichen Bahnübergangs (BÜ) sieht vor, die Bahnstrecke der DB NETZ AG in ihrer Lage und Höhe unverändert beizubehalten und die Landesstraße 755 nebst Geh- und Radweg in südliche Richtung verschoben zu unterführen. Hierdurch entfällt die Wartepflicht bei geschlossenen Schranken wodurch sich die Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr hinsichtlich der Verbindungsfunktion im Netz erheblich verbessert. Insbesondere wird die rettungsdienstliche Versorgung von Paderborn/Benhausen und Paderborn/Neuenbecken erheblich verbessert.

Hinzu kommt auch eine Verbesserung für den örtlichen öffentlichen Personennahverkehr. Durch den Wegfall der langen Schließzeiten entfallen Verzögerungen und Verspätungen und ein pünktlicher Ablauf im Linienbetrieb kann gewährleistet werden.

Zum einen wird die oben beschriebene Verkehrsqualität durch den Wegfall der Wartezeiten am Bahnübergang (BÜ) erheblich verbessert. Zum anderen wird durch die vorgesehene Anwendung der Trassierungselemente im Verlegungsabschnitt eine der Netzfunktion der Landesstraße 755 entsprechende Linienführung erreicht.

Eine ausreichende Erschließung der benachbarten Flächen erfolgt durch die Verlegung der vorhandenen Wirtschaftswege mit Neuanschluss an die geänderte Landesstraße 755 sowie verlagter Neuanbindung des Wohngebietes „Papenberg“ an die Landesstraße 755.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Das vorgeschriebene Sicherheitsaudit (Auditphase II) zur vorliegenden Maßnahme wurde durchgeführt. Das Ergebnis dieses Audits und die aus dieser Prüfung gewonnen Erkenntnisse haben Eingang in die Planung gefunden.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Die vorgesehene Baumaßnahme greift in bestehende Wirtschaftswegeverbindungen ein. Durch Ergänzungen des Wirtschaftswegenetzes bleiben die Anschlüsse der Anlieger Grundstücke an das öffentliche Wegenetz aufrechterhalten.

Im Bereich der Verlegungsstrecke der Landesstraße 755 sind keine kreuzenden klassifizierten Straßen vorhanden. Änderungen im Straßennetz ergeben sich somit durch die Baumaßnahme nicht.

Die bestehende Straßenkategorie bleibt durch die Herstellung der Eisenbahnüberführung (EÜ) bestehen. Die Streckencharakteristik der Landesstraße 755 wird nicht verändert. Die Landesstraße 755 dient wie bisher den durchgehenden Verkehrsverbindungen und gilt durch Verkehrsübergabe gemäß § 6 Abs. 8 StrWG NRW als zur Landesstraße gewidmet.

Einmündungen der Landesstraße mit anderen Verkehrswegen werden höhengleich hergestellt. Die Landesstraße 755 erhält Zufahrten und übernimmt damit auch Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Grundstücke.

Der Rad- und Fußgängerverkehr im Zuge der Landesstraße zwischen Paderborn und Paderborn/Benhausen wird wie bisher über einen Rad- und Gehweg geführt.

Der vorhandene Querschnitt der Landesstraße 755 mit einem RQ 9,5 bleibt bestehen. Träger der Baulast für die Landesstraße 755 bleibt der Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. für die Bahnlinie die DB Netz AG.

Änderungen an der Gemeindestraße „Papenberg“

Die Verknüpfung der Gemeindestraße „Papenberg“ mit der Landesstraße 755 westlich der Bahnstrecke wird abgeriegelt und mit einem Wendepunkt südlich der verlegten Landesstraße 755 versehen. Das verbleibende Straßenteilstück „Papenberg“ wird über die neue Gemeindestraße „Papenberg“ bei Bau-km 0,155 mit der verlegten Landesstraße 755 verknüpft.

Auch östlich der Bahnanlage wird der Wirtschaftsweg „Papenberg“ abgeriegelt und über den neuen parallel zur verlegten Landesstraße 755 verlaufenden Wirtschaftsweg bei ca. Bau-km 0,650 wieder mit der Landesstraße 755 verknüpft.

Baubedingte Beeinträchtigung des vorhandenen Straßen- bzw. Wegenetzes

Vor Beginn der Verlegung der Landesstraße 755 bzw. der Herstellung der Eisenbahnüberführung werden die neue Anbindung der Siedlung „Papenberg“ sowie der auf der Südseite der verlegten Landesstraße 755 geplante parallel zur Landesstraße 755 verlaufende Wirtschaftsweg zur Sicherstellung der Erschließung der Anliegergrundstücke bzw. Aufrechterhaltung des bestehenden Wirtschaftswegenetzes mit provisorischen Anschlüssen an die bestehende Landesstraße 755 verbunden.

Nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung, des Einschnittes für die Landesstraße 755 und Herstellung der neuen Fahrbahnbefestigungen werden die provisorischen Verbindungen beseitigt und durch endgültige Anbindungen ersetzt.

Änderung an städtischen Straßen

Die Einmündung der Gemeindestraße „Dörenerholzweg“/Landesstraße 755 wird den geänderten Straßenverhältnissen angepasst.

Änderung an sonstigen Wegen

Im Planfeststellungsbereich sind die übrigen vorhandenen Wirtschaftswegen nicht betroffen und während der Bauzeit weiterhin zu nutzen.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der vorhandene Bahnübergang soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Abwicklung des Verkehrs durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) ersetzt werden. Damit verbunden ist die Verlegung der Landesstraße 755 mit dem parallel geführten Geh- und Radweg einschließlich der Anpassung der im Kreuzungsbereich einmündenden Gemeinde- bzw. Wirtschaftswegen.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse und damit verbunden auch aus Sicht des Landschaftsbildes scheidet eine Überführung der Landesstraße 755 über die Bahntrasse aus, da die Landesstraße 755 aus Richtung Paderborn in Richtung Paderborn/Benhausen ab dem Baubeginn bis zur Bahnlinie bereits derzeit eine steigende Gradienten mit ca. 5,0 % und im weiteren Verlauf bis zum Ortseingang mit ca. 2,0 % Steigung aufweist.

Geplant ist der Bau einer Eisenbahnüberführung (EÜ), wobei das neu zu errichtende Brückenbauwerk unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Straßen- und Schienenverkehrs gebaut werden soll.

Die Gradienten der Landesstraße 755 wird im Kreuzungsbereich um ca. 6,50 m abgesenkt, um die erforderliche lichte Höhe von 4,50 m zu gewährleisten. Aufgrund dessen ist eine Entwicklungslänge von ca. 340 m vor und ca. 510 m hinter der Überführung unter zugrundelegung der erforderlichen Entwurfsparameter für Entwurfsklasse EKL 3 gemäß RAL notwendig. Hierdurch ist eine Verschwenkung der Landesstraße 755 auf einer Gesamtlänge von ca. 850 m erforderlich.

Zu Beginn wird die geplante Trasse auf der bestehenden Landesstraße 755 geführt, verschwenkt dann nach Südosten und quert nach ca. 340 m die DB-Strecke Nr. 1760 (Hannover-Soest) Altenbeken und nach weiteren 20 m die Gemeindestraße „Papenberg“. Danach verschwenkt die Trasse nach Nordosten und endet kurz vor der Ortschaft Benhausen der Stadt Paderborn, wo sie wieder auf die bestehende Landesstraße 755 geführt wird. Der auf der nördlichen Seite der Landesstraße 755 vorhandene - parallel zur bestehenden Landesstraße 755 verlaufende Geh- und Radweg - wird gemeinsam mit der Landesstraße 755 unterführt.

4.3.2 Zwangspunkte

Maßgebend für die Planung ist die Einhaltung der lichten Höhe unterhalb der Eisenbahnüberführung (EÜ) für die verlegte Landesstraße 755 „Eggestraße“ von $LH \geq 4,50$ m.

Des Weiteren soll die Bahnstrecke in ihrer Lage und Höhe unverändert bleiben.

Weitere Zwangspunkte bilden die Lage der Oberleitungsmasten, sodass diese nicht versetzt oder gesichert werden müssen.

Das vorhandene Gelände fällt von Paderborn/Benhausen bis zum Bahnübergang (BÜ) mit einem Gefälle von ca. 2 % in Richtung der Bahngleise und weiter in Richtung Paderborn mit ca. 5 % ab.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Gemäß den gültigen Richtlinien werden die empfohlenen Radienbereiche mit dem Mindestradius von 300 m und dem Maximalradius von 500 m eingehalten. Gleiches gilt für die Mindestlänge von Kreisbögen. Die Kreisbögen sind aufeinander abgestimmt; innerhalb des geplanten Streckenabschnittes treten keine Unstetigkeiten auf und eine ausgewogene Streckenqualität wird erreicht.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Der Verlauf der Gradienten wird im Wesentlichen bestimmt durch die einzuhaltende lichte Höhe von 4,50 m im Kreuzungsbereich der verlegten Landesstraße 755 mit der DB-Strecke sowie dem höhenmäßigen Anschluss am Beginn und am Ende des Planfeststellungsabschnittes an die bestehende Straße und die Anschlüsse von Zufahrten und Wirtschaftswegen.

Die empfohlenen bzw. vorhandenen Entwurfsparameter sind in der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	empfohlen	vorhanden
max s %	6,5 %	4,5 %
min s %	0,7 %	0,7 %
Kuppenhalbmesser HK m	≥ 5000 m	5000 m
Wannenhalbmesser HW m	≥ 3000 m	6750 m

Die Wahl der Entwurfselemente ergibt eine ausgewogene Linienführung und die erforderlichen Haltesichtweiten sind gewährleistet.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ergibt sich in der Strecke gemäß RAL 2012 in Abhängigkeit der Entwurfsklasse 3 bei einer Längsneigung von -4,5% die Haltesichtweite von 147 m bzw. bei einer Längsneigung von +4,5 % die Haltesichtweite von 125 m.

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind auf der gesamten Streckenlänge vorhanden. Dies wird in Fahrtrichtung nach Paderborn durch die Anordnung des parallel und höhengleich zur Landesstraße 755 verlaufenden Geh- und Radweges gewährleistet.

Da die Schutzeinrichtungen gemäß RPS 2009 im Bereich des Bauwerks im Bereich der Wanne angeordnet werden, stellen diese auch keine Sichteinschränkungen dar.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Entsprechend den Ausführungen unter Punkt 4.1.1 des Erläuterungsberichtes erfolgt der Ausbau der Landesstraße 755 mit dem Regelquerschnitt 9,5. Durch die Wahl des Querschnittes sind am Bauanfang und Bauende keine Verziehungsstrecken auf die angrenzenden Querschnitte erforderlich.

Der Querschnitt der Landesstraße 755 setzt sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,25 m
Fahrstreifen	3,00 m
Fahrstreifen	3,00 m
Randstreifen	0,25 m
Bankett	1,50 m

Gesamtbreite	9,50 m

Im Zuge der Maßnahme wird der vorhandene parallel zur Landesstraße 755 verlaufende Geh- und Radweg ebenfalls verlegt und mit unter dem geplanten Brückenbauwerk hindurchgeführt. Der für den Geh- und Radweg gewählte Querschnitt entspricht den Vorgaben der ERA 2010.

Der Geh- und Radweg erfährt folgende Querschnittsaufteilung:

Bankett	0,50 m
Fahrbahn	2,50 m
Bankett	0,50 m

Gesamtbreite	3,50 m

Des Weiteren wurden für die Busbuchten folgende Querschnittsaufteilungen getroffen:

Fahrtrichtung Paderborn:		Fahrtrichtung Benhausen:	
Busbucht	3,00 m	Busbucht	3,00 m
Fahrgastfläche	0,90 m	Fahrgastfläche/Gehweg	3,40 m
Bankett/Rinne	1,00 m	Bankett	0,50 m

Die neue Erschließungsstraße zum Wohngebiet „Papenberg“ erhält folgenden Querschnitt:

Bankett	1,50 m
Fahrstreifen	2,75 m
Fahrstreifen	2,75 m
Gehweg	1,50 m

Gesamtbreite	8,50 m

Die geplanten Wirtschaftswege werden mit folgenden Querschnitten hergestellt:

Wirtschaftsweg Achse 360

Bankett	0,75 m
Fahrbahn	3,00 m
Bankett	0,75 m

Gesamtbreite	4,50 m

Wirtschaftsweg Achse 70

Bankett	1,50 m
Fahrbahn	3,50 m
Bankett	1,00 m

Gesamtbreite	6,00 m

Der Anschluss zur verlassenen Landesstraße 755 ist mit folgender Querschnittsaufteilung geplant:

Bankett	1,00 m
Fahrbahn	3,50 m
Bankett	1,00 m

Gesamtbreite	5,50 m

Die Regelquerschnitte sind in Unterlage 14 zeichnerisch dargestellt.

Die vorhandenen und geplanten Querschnitte des übrigen betroffenen Verkehrswegenetzes sind in den Langeplänen - Unterlage 5 - eingetragen bzw. dargestellt.

Querneigung

Die Querneigungen im Bereich der Kurvenradien wurden gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAL, Bild 24) festgelegt. Die Mindestquerneigung im Streckenverlauf beträgt 2,5 %.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Der Straßenoberbau wurde entsprechend den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO 12) dimensioniert. Die dimensionierungsrelevante Beanspruchung B liegt nach der RSTO 12 für die Landesstraße 755 bei 2,86 Mio. Daraus ergibt sich die maßgebende Belastungsklasse Bk 3,2.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Zur Einbindung der Straße in die Landschaft werden die Böschungen unter Beachtung straßenbau- und verkehrstechnischer Gesichtspunkte mit Pflanzen und Gehölzen des heimischen Wuchsräume entsprechend der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes bepflanzt.

Zur Minderung des Eingriffes werden die Böschungen (Damm / Einschnitt) im Zuge der Landesstraße 755 mit der Regelneigung 1: 1,5 ausgebildet.

Im Einzelnen wird auf die Planunterlagen, das Regelungsverzeichnis und den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Als Gefahrenstelle ist das Bauwerk der DB Netz AG mit seinen Widerlagern über die verlegte im Einschnitt geführte Landesstraße 755 zu sehen. Hier werden die erforderlichen kritischen Abstände nach RPS unterschritten und sind somit durch Schutzeinrichtungen zu sichern.

Die Bepflanzung durch Bäume im Streckenabschnitt erfolgt so, dass keine Schutzeinrichtungen hierfür erforderlich werden.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind Kreuzungen und Einmündungen klassifizierter Straßen nicht vorhanden.

Zur Erreichbarkeit der Ansiedlung „Papenberg“ ist vorgesehen die Gemeindestraße „Papenberg“ von Bau-km 0,320 nach Bau-km 0,155 zu verlegen. Der neue Knoten Landesstraße

755 „Eggestraße“/ Gemeindestraße „Papenberg“/Wirtschaftsweg wird signalisiert und erhält Linksabbiegestreifen im Zuge der Landesstraße 755.

Zur Aufrechterhaltung des Anschlusses von Anliegergrundstücken an das öffentliche Wegenetz wird bei Bau-km 0,650 ein neuer Knotenpunkt hergestellt. Der Knotenpunkt umfasst den Anschluss der verlassenen Landesstraße 755 an die verlegte Landesstraße 755 sowie die Anbindung des Wirtschaftsweges (Achse 70).

Die durch die Baumaßnahme unterbrochenen Wirtschaftswegverbindungen werden durch Ergänzungen des vorhandenen Netzes wiederhergestellt.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Vorgesehen ist eine höhengleiche Kreuzung des verlegten Gemeindegeweges „Papenberg“ mit Lichtsignalanlage. In der Landesstraße 755 werden jeweils Linksabbiegestreifen mit zugehörigen Sperrmarkierungen angeordnet.

Die verlegte Gemeindestraße erhält eine 5,50 m breite Fahrbahn zuzüglich erforderlicher Kurvenverbreiterungen und Aufweitungen im Knotenpunktbereich sowie eine Asphaltbefestigung. Im Bereich der Anbindung an die verlegte Landesstraße 755 wird ein Tropfen angeordnet.

Die Fahrstreifeneinteilung in den Knotenpunktzufahrten sowie die erforderlichen Aufstelllängen sind auf die Verkehrsbelastung, die Knotenpunktgeschwindigkeit und den Leistungsfähigkeitsnachweis angestimmt.

Die Mindestwerte der Anfahrsicht und Annäherungssicht sind eingehalten. In den Lageplänen sind die erforderlichen Sichtdreiecke dargestellt.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Kreuzungen der Landesstraße 755 mit anderen Verkehrswegen werden höhengleich hergestellt. Die Landesstraße 755 erhält Zufahrten und übernimmt damit auch Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Grundstücke.

Die durch die Baumaßnahme unterbrochenen Wirtschaftswegverbindungen werden durch Wirtschaftswegergänzungen wiederhergestellt. Der Anschluss der Anliegergrundstücke an das öffentliche Wegenetz bleibt durch diese Anpassungen und Ergänzungen aufrechterhalten.

Die heutige Trasse der Landesstraße 755 mit einer befestigten Breite von 6,50 m bleibt zur Aufrechterhaltung der Erschließung der Anliegergrundstücke östlich des heutigen Bahnüberganges erhalten. Sie wird in diesem Bereich auf eine Breite von 3,50 m zurückgebaut. Das verlassene Straßenstück der Landesstraße 755 wird über den vorgesehenen Anschluss zur Landesstraße 755 bei ca. Bau-km 0,650 an die neue Trasse der Landesstraße 755 angebunden. Die verbleibenden Straßen-, Geh- und Radwegflächen und der Bahnübergang werden zurückgebaut und dauerhaft entsiegelt. Aufgrund der Ausbildung als Sackgasse wird am Ende des verlassenen Straßenstücks vor dem zurückgebauten Bahnübergang ein Wendehammer angelegt.

Die heute auf der südlichen Seite der Landesstraße 755 im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der DB-Strecke einmündenden Gemeindestraße „Papenberg“ bzw. Wirtschaftsweg „Papenberg“ werden durch die Baumaßnahme verdrängt. Der östlich der Bahnstrecke verlaufende Wirtschaftsweg „Papenberg“ wird südlich der geplanten Trasse der Landesstraße 755 entlang geführt und mündet bei Bau-km 0,650 in die Trasse der verlegten Landesstraße 755 (Baustrecke Achse 70).

Der westlich der Bahnstrecke verlaufende Teil der Gemeindestraße „Papenberg“ wird über eine ca. 80 m lange, neue Erschließungsstraße (Baustrecke Achse 355) plangleich an die Landesstraße 755 bei Bau-km 0,155 angeschlossen. Der neue Knotenpunkt Landesstraße 755/Gemeindestraße „Papenberg“/Wirtschaftsweg wird signalisiert. Hierzu werden in der Landesstraße 755 Linksabiegestreifen vorgesehen, die ein gefahrloses Einbiegen in die Gemeindestraße ermöglichen.

Im Einmündungsbereich der Gemeindestraße „Papenberg“ ist ein Fahrbahnteiler vorgesehen.

Die neue Verbindungsstraße zwischen der Siedlung „Papenberg“ und der Landesstraße 755 erhält eine Breite von 5,50 m. Dies entspricht der Breite der vorhandenen Siedlungsstraße. Auf der westlichen Seite wird ein 1,50 m breites Bankett vorgesehen. Auf der östlichen Seite der neuen Verbindungsstraße wünscht die Stadt Paderborn die Anlage eines 1,50 m breiten Gehweges hinter einem 0,12 m hohen Bord. Auch hier wird am Ende der Stichstraße durch die Abbindung von der Landesstraße 755 eine Wendeanlage angeordnet. Sie dient insbesondere als Wendemöglichkeit für die Müllabfuhr.

Die Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen nordwestlich der Bahnlinie der bestehenden Landesstraße 755 wird durch die Herstellung eines neuen Wirtschaftsweges entlang der geplanten Landesstraße 755 sichergestellt (Achse 360). Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die Landesstraße 755 erfolgt gegenüber der neuen Erschließungsstraße bei Bau-Km 0,155.

Die vorhandenen Bushaldebuchten an der jetzigen Landesstraße 755 müssen verlegt werden. Die neue Anordnung der Busbuchten erfolgt im Bereich des Knotenpunktes „Papenberg“ und zwar in Fahrtrichtung Paderborn wird die Haltestellenbucht bei ca. Bau-km 0,220 angeordnet und in Fahrtrichtung Benhausen ist die Anordnung der Haltestellenbucht bei ca. Bau-km 0,240 vorgesehen. Die Bushaltestelleneinrichtungen werden an die angegebenen Standorte der Bushaltestellen versetzt.

Die Führung des Radverkehrs im Planungsbereich entlang der Landesstraße 755 wird beibehalten. Der Geh- und Radweg orientiert sich lage- und höhenmäßig an dem Fahrbahnrand der neu geplanten L755.

Die Radfahrer und Fußgänger erreichen den Geh- und Radweg auf der Nordseite der Landesstraße 755 durch die Lichtzeichenanlage und die Fußgängerfurt in Bau-km 0,170, die den fließenden Verkehr stoppt, falls Fußgänger die Fahrbahn queren wollen. Im jetzigen Zustand ist ein gefahrloses Queren der Landesstraße 755 auf Höhe des bestehenden Bahnübergangs nur im Zuge der Schließzeiten der Schranken möglich.

Des Weiteren wird zur sicheren Führung der Radfahrer und Fußgänger kurz nach der Einmündung des Wirtschaftsweges in die Landesstraße 755 bzw. des Anschlusses der verlassenen Landesstraße 755 bei Bau-km 0,685 eine Querungshilfe in Verbindung mit einer Einfahrtschleuse in Richtung Benhausen errichtet.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen, wie z.B. Tankstellen oder Rast-/Nebenanlagen - im Sinne der Straßengesetze - sind im Planungsgebiet nicht vorhanden und nicht vorgehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ). Das neue zu bauende Brückenbauwerk überführt die beiden Streckengleise der

DB-Strecke 1760 über die verlegte Landesstraße 755 „Eggestraße“. Für das Ingenieurbauwerk wird seitens der DB Netz AG ein gesonderter Entwurf einschließlich der erforderlichen Fachbeiträge aufgestellt.

Die Abmessungen des Brückenbauwerkes sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Bauwerk 01					
Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte-Weite [m]	Kreuzungswinkel [gon]	Lichte Höhe [m]	Vorgesehene Gründung
Brücke im Zuge der DB über die L755	0+341,802	18,00	312,347	≥ 4,50	Flachgründung

Die neue Eisenbahnüberführung (EÜ) soll als Einfeldträgerbrücke errichtet werden. Das Haupttragwerk des neuen Überbaus bildet eine sogenannte „Walzträger in Beton-Platte“ mit einer Stützweite von ca. 19,00 m. Die Randkappen ruhen auf Kragarmen, die an die WiB-Platte angebunden sind.

Die Rand-, Dienst- und Rettungswege werden an beiden Seiten des Überbaus durch Randkappen gem. RiZ M-RKP 1604 (Ril 804.9010) mit aufgesetztem Kabeltrog ausgebildet. Die Geländer werden als Füllstabgeländer gem. RiZ A-GEL 12 ausgeführt, die Befestigung der Geländer erfolgt gem. RiZ A-GEL 33.

Die Konstruktionshöhe einschließlich Bett des Bauwerkes ist mit 2,05 m vorgesehen.

Die Widerlager werden als flachgegründete Kastenwiderlager in 2 Baugruben unter Hilfsbrücken im laufenden Bahnbetrieb hergestellt. Vom Bauablauf ist angedacht, dass der neue Überbau westlich der Bahnstrecke auf dem Gelände der heutigen Anliegerstraße „Papenberg“ errichtet und nach Fertigstellung quer zur Bahnstrecke in seine endgültige Lage geschoben wird. Die Bauwerksabschlüsse und die Lagerachsen sind rechtwinklig zur Streckenachse der DB-Strecke 1760 angeordnet.

Das Bauwerk wird für den Streckenstandard M160 ausgelegt. Damit ist eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h möglich, mit dem Neubau der EÜ ist aber keine unmittelbare Anhebung der zulässigen Streckengeschwindigkeit von 120 km/h verbunden.

Die Oberleitungsanlagen werden im Rahmen der Baudurchführung nicht verändert. Alle Oberleitungsmaste stehen in ausreichender Entfernung zum Bauwerk, sodass diese nicht versetzt oder gesichert werden müssen.

Als baubegleitende Maßnahmen muss die Oberleitung für den Einbau und den Rückbau der Hilfsbrücken und deren Auflagerkonstruktionen verlegt werden.

Die geplanten Abmessungen des Bauwerkes sind außerdem in den Planunterlagen – Unterlage 5 - und im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 - ausgewiesen.

4.8 Lärmschutzanlagen

Für die vorliegende Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - „ - RLS 90 - schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden.

Die durchgeführten Untersuchungen (Berechnungen und Bewertungen) haben ergeben, dass gemäß der schalltechnischen Untersuchung keine Lärmschutzanlagen vorzusehen sind.

Im Einzelnen wird auf die Immissionstechnische Untersuchung (Lärmschutz) - Unterlage 17.1 - und das Kapitel 6.1 dieses Erläuterungsberichtes verwiesen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Zuge der Baumaßnahme werden entlang der Landesstraße 755 wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und nach Absprache mit den Verkehrsbetrieben die vorhandenen Haltestellenbuchten den geänderten Straßenverhältnissen bautechnisch angepasst.

Durch die geänderte Höhenlage bzw. Verlagerung der Achse der Landesstraße 755 müssen die heute in unmittelbarer Nähe des Bahnüberganges befindlichen Bushaltestellen in westliche Richtung verlegt werden. Die Herstellung der verlegten Bushaltestellen erfolgt im Bereich des neuen Anschlusses des Wohngebietes „Papenberg“ an die verlegte Landesstraße 755 in Form von Bushaldebuchten.

Die Lage der Bushaldebuchten ermöglicht eine freie Sicht für ein gesichertes Anfahren und Verlassen der Haltestellen für die Busfahrer. Aufgrund der Übersichtlichkeit der Ausbildung der Bushaltestellen können sich alle Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Haltestellensituation einstellen.

Die Lage der Bushaldebuchten ist auf die Führung der Radfahrer und Fußgänger im Knotenpunkt Landesstraße 755 „Eggestraße“/Gemeindestraße „Papenberg“/Wirtschaftsweg abgestimmt.

Durch die geplante Lichtzeichenanlage im o.g. Knotenpunkt ist ein sicheres Überqueren der Landesstraße 755 durch Radfahrer und Fußgänger insbesondere auch der Schulkinder gewährleistet.

Für die Anlieger östlich der Bahnstrecke (drei Anliegergrundstücke) ergeben sich aufgrund der Verlagerung künftig längere Wegstrecken bis zu den Bushaltestellen. Die Anlage einer Treppenanlage im Bereich der Bahnbrücke zur Erreichbarkeit der neuen Bushaltestellen wurde aus Verkehrssicherheitsgründen und Unterhaltungsgründen bei der weiteren Planung nicht weiterverfolgt. Im Zuge der Entwurfsaufstellung wurde auch die Anordnung einer Rampe östlich der Bahnlinie überprüft. Eine derartige Rampe müsste allerdings behindertengerecht hergestellt werden. Bei einer maximalen zulässigen Längsneigung von 6% und der Anordnung von erforderlichen Zwischenpodesten würde diese Rampe kurz vor der vorhandenen in die verlegte Landesstraße 755 enden. Für die betroffenen Anlieger wäre die Weglänge nicht kürzer als der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Weg über die geplanten Wirtschaftswege bzw. den vorgesehenen Geh- und Radweg.

4.10 Leitungen

In den Lageplänen zu den Planfeststellungsunterlagen sind die Versorgungsleitungen (Telekommunikationslinien, Strom, Gas, Wasser, Kanalisation usw.) insoweit dargestellt, als deren Verlauf dem Landesbetrieb aufgezeigt wurde.

Sofern Versorgungsleitungen zu verlegen, anzupassen, zu sichern oder zu beseitigen sind, erfolgen entsprechende Regelungen im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 -.

Bei Maßnahmen an Versorgungsleitungen werden im Regelungsverzeichnis zur Planfeststellung keine Kostenregelungen ausgewiesen. Diese erfolgen aufgrund bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung.

Auf Eigentumsflächen der Straßenbauverwaltung bzw. DB Netz AG regelt sich die Kostentragung für eine erforderliche Sicherung bzw. Änderung der Leitungen nach den Gestattungsverträgen (Straßenbenutzungsvertrag / Rahmenvertrag bzw. Telekommunikationsgesetz).

Auf die Regelungen in Kapitel 7 „Kosten“ dieses Erläuterungsberichtes wird hingewiesen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Nach den Ergebnissen der Baugrunduntersuchung sind im Untergrund Oberböden (Mutterboden bis 0,4m tief), bindige, nicht-bindigen Böden (bis in 3,2 m Tiefe) und Festgestein (ab 3,2 m Tiefe) anzutreffen.

Für die teilweise frostempfindlichen Böden werden Frostschutzmaßnahmen im Straßenbauentwurf vorgesehen.

Eine Niederschlagsversickerung wird aufgrund des im Baubereich stark variierenden Verwitterungsgrades des Gesteins und dessen Hohlraumanteils im Gutachten nicht empfohlen, daher sind Entwässerungseinrichtungen zur Ableitung des Niederschlagswassers vorgesehen.

Der Standsicherheitsnachweis ist für die geplante Böschungsneigung 1:1,5 im Gutachten erbracht.

Die Böden können mechanisch gelöst werden, Sprengungen sind aller Voraussicht nach nicht erforderlich.

Bodenmassen

Die innerhalb der Baustrecke anfallenden Bodenmassen werden - soweit benötigt und geeignet - im Zuge der Baumaßnahme wieder verwendet.

Innerhalb der Baumaßnahme werden ca. 65.700 m³ Bodenmassen abgetragen. Davon können im Zuge der Baumaßnahme voraussichtlich ca. 3.600 m³ wieder eingebaut werden. Die anfallenden Überschussmassen von ca. 62.100 m³ werden auf geeignete Bodendeponien abgelagert, deren Lage noch nicht festgelegt ist. Die Ablagerung der Überschussmassen soll zur Gewährleistung der Wettbewerbsgleichheit dem Angebotsverfahren gemäß der „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen“ vorbehalten bleiben.

4.12 Entwässerung

Beschreibung der bestehenden Verhältnisse

Die Straßenoberfläche sowie die Oberfläche des nördlich verlaufenden Geh- und Radwegs werden derzeit über eine Versickerung in Bankett, Böschung und in den Mulden bzw. Gräben über die belebte Bodenzone entwässert. Überschüssiges Niederschlagswasser wird über ein Längsgefälle in Richtung Westen, durch die mittels Betonrohrdurchlässen verbundenen Entwässerungsmulden und -gräben dem Gottebach direkt über einen abschüssigen Grünstreifen zugeführt. Anlagen zur Niederschlagswasserbehandlung sind in diesem Straßenabschnitt zwischen Paderborn und Benhausen nicht vorhanden.

Bei dem Vorflutgewässer handelt es sich um das periodisch wasserführendes Kaarstgewässer „Gottebach“ (GEWKZ: 27818222). Die vorhandene Einleitung in den Gottebach erfolgt aus den parallel der L 755 verlaufenden Entwässerungsmulden und -gräben unmittelbar über einen abschüssigen Grünstreifen. Die Einleitstelle befindet sich ca. 400 m weiter in Richtung

Westen, bezogen auf den Ausbaubeginn bei Bau-km 0+050. Der genaue Einleitpunkt in den Gottebach liegt an folgender Position (ETRS89): Rechtswert: 32486146; Hochwert: 5731345.

Beschreibung der geplanten Verhältnisse

Die Entwässerung entlang des neu geplanten Streckenabschnitts erfolgt aus östlicher Richtung fast ausschließlich über (teilweise) beidseits angeordnete Entwässerungsgräben / -mulden in Richtung Westen. Lediglich im Bereich der Busbuchten sind entsprechende Einläufe eingeplant. Das dort anfallende Niederschlagswasser wird über Rohrhaltungen in Gräben / Mulden geführt. Im Bereich des Ausbaubeginns bei Bau-km 0+050 wird das Niederschlagswasser der südlich angeordneten Entwässerungsgräben / -mulden mittels Rohrleitung in die nördlichen Mulden geführt. Ab diesem Punkt entwässert die L 755 zusammen mit dem oberhalb verlaufenden Geh- / Radweg in den nördlich angelegten Entwässerungsgräben. Ca. 400 m vom Ausbaubeginn weiter in Richtung Westen wird die L 755 wieder in Richtung Süden mit einem (vorhandenen) Durchlassbauwerk gequert. Im Anschluss fließt das Niederschlagswasser über einen abschüssigen Grünstreifen dem Gottebach direkt zu.

Eine wesentliche Änderung des Entwässerungssystems durch die Planung ergibt sich somit nicht: Das Oberflächenwasser aus dem Bereich der L 755 wird weiterhin in den Gottebach eingeleitet $Q_{r 1,0 (15)} = 76 \text{ l/s}$.

Das den Planunterlagen zugrunde liegende Entwässerungskonzept wurde mit der zuständigen unteren Wasserbehörde des Kreises Paderborn abgestimmt.

In Einzelnen wird auf die Regelungen im Bauwerkverzeichnis, auf die Darstellung in den Planunterlagen und auf die wassertechnischen Unterlagen sowie auf die Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen verwiesen.

4.13 Straßenausstattung

Die Landesstraße 755 erhält eine Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung entsprechend den einschlägigen Richtlinien. Das gilt ebenso für den Rad- und Gehweg sowie im Rahmen der Ersatzverpflichtung für das von der Baumaßnahme betroffene Straßen- und Wegenetz.

Die Aufstellung und Anbringung von amtlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor Verkehrsfreigabe mit den nach der StVO zuständigen Stellen geregelt.

Bei der Planung der Verlegungsstrecke der Landesstraße 755 wurden die nachfolgend aufgeführten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt:

in Fahrtrichtung Benhausen:	100 km/h bis Bau-km 0,050 70 km/h bis Bau-km 0,635 von hier 50 km/h in die OD
aus Fahrtrichtung Benhausen:	50 km/h bis 0,635 70 km/h bis 0,140 von hier 100 km/h

Im Zuge des Einschnitts auf Höhe des Bauwerks der DB Netz AG sind beidseitig Schutzeinrichtungen aufgrund des Abstandes zwischen den Widerlagern des Bauwerkes und dem Fahrbahnrand vorzusehen. Die Längen der Schutzeinrichtungen werden entsprechend den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme -RPS -, Ausgabe 2009 hinsichtlich des hinter Fahrens bzw. Aufgleitens eingeplant.

Gemäß Auskunft des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr gehört die Landesstraße 755 nicht zum Militärstraßengrundnetz und es sind somit keine Belange hinsichtlich des Straßenquerschnitts zu berücksichtigen.

Die "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken (MLC-Grundsätze)" vom 25. Juni 1981 (ARV 11/81 des BMV - Vkl. 1981, S. 319 und ARS vom 03.05.82, SP 27/82.93.12/27019 V 82) finden somit keine Anwendung.

5.0 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die nachfolgende Beschreibung berücksichtigt das gemäß § 15 (1) BNatSchG zu beachtende Vermeidungs- und Minderungsgebot.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Baubedingte Auswirkungen auf Menschen

Als baubedingte Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Menschen sind im Wesentlichen zu nennen:

- vorübergehende verstärkte visuelle und akustische Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Baukörper im Bereich der Baustrecken;
- Erhöhung der Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und Baustellenverkehr;
- vorübergehende baustellenbedingte Erschütterungen während der Bauzeit;
- vorübergehende Verkehrsbehinderungen und Verkehrsgefährdungen durch die Verkehrsführung während der Bauzeit (siehe hierzu Punkt 4.2);

Diese Auswirkungen sind in den verschiedenen Bauphasen und nach Baufortschritt unterschiedlich und zeitlich begrenzt.

Während der Bauzeit ist mit den o.g. vorübergehenden Auswirkungen zu rechnen. Darüber hinaus werden durch Flächenverlust und Flächenzerschneidung Erholungsräume verkleinert und z.B. Verkehrsbeziehungen verändert bzw. eingeschränkt. Die Auswirkungen sind jedoch aufgrund der Vorbelastungen eher als hinnehmbar einzustufen, da keine wesentlichen neuen Belastungen entstehen werden.

Der voraussichtliche Flächenbedarf für die gesamte Baumaßnahme beträgt:

für Straßenbau- u. Bahnzwecke:	15.436 m ²
für Wirtschaftswege:	5.192 m ²
für Gestaltungsmaßnahmen:	3.760 m ²
für Ausgleichsmaßnahmen:	9.971 m ²
für unwirtschaftliche Restflächen:	47 m ²

Insgesamt:	34.706 m ²
------------	-----------------------

Bei den Flächen für Straßenbau- u. Bahnzwecke, für die Wirtschaftswege, für die Gestaltungsmaßnahmen und für die unwirtschaftlichen Restflächen handelt es sich um Erwerbsflächen. Bei der Fläche für die Ausgleichsmaßnahme handelt es sich um eine dauernd zu beschränkende Fläche.

Darüber hinaus werden für die Durchführung der Baumaßnahme noch 7030 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf das Wohnen und das Wohnumfeld sowie auf die Erholungs- und Freizeitfunktion und die ressourcenabhängige Umweltnutzung ergeben sich folgende Auswirkungen:

Der bei Durchführung der Baumaßnahme hervorgerufene Lärm durch Baumaschinen, Transportfahrzeuge, usw. kann insbesondere die Erholungsnutzung sowie in Siedlungsnähe die Wohnnutzung und damit den Menschen beeinträchtigen.

Erholungs- und Freizeitfunktion

Die Beeinträchtigung der Erholungs- und Freizeitfunktion des durch die Baumaßnahme betroffenen Umfeldes ist, sofern sie überhaupt feststellbar sein wird, als gering zu bewerten.

Die charakteristischen Merkmale hinsichtlich landschaftsbezogenem Erholungs- und Naturerlebnis bleiben insgesamt - nicht zuletzt wegen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen - erhalten.

Die für Fußgänger bzw. Radfahrer heute nutzbaren Wegebeziehungen bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme vorhanden bzw. wiederhergestellt und z.T. deutlich verbessert, da im jetzigen Zustand ein gefahrloses Queren der Landesstraße 755 auf Höhe des bestehenden Bahnübergangs nur im Zuge der sehr häufigen und langen Schließzeiten der Schranken möglich war.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 (1) UVPG genannten Schutzgüter Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselbeziehungen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan - Unterlage 19 - verwiesen, in dem die Auswirkungen der vorliegenden Baumaßnahme näher ermittelt und beschrieben sind.

Die nachfolgende Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berücksichtigt außerdem das zu beachtende Vermeidungsgebot des Bundesnaturschutzgesetzes. Zusammenfassend wird folgendes ausgeführt

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

Tiere und Pflanzen

Das Untersuchungsgebiet ist durch die menschliche Nutzung beeinflusst. Die wesentlichen Faktoren dabei sind die Wohnbebauung und die Verkehrsinfrastrukturen sowie die landwirtschaftliche Nutzung.

Entlang der Landesstraße 755 stehen westlich des derzeitigen Bahnüberganges Baumreihen, während östlich des Bahnüberganges eine im Alleenkataster geführte weitgehend geschlossene Allee aus hauptsächlich Bergahorn vorhanden ist. Weiterhin befinden sich Gehölzstreifen und Hecken nördlich des Radweges an der „Eggestraße“ und punktuell Gebüsche auf der südwestlichen Straßenböschung. Auf den nicht mit Gehölzen bestandenen Böschungsbereichen entlang der Straße haben sich mäßig artenreiche Säume entwickelt.

Die Acker- und Grünlandflächen im Untersuchungsgebiet sind intensiv genutzt und weisen daher eine geringe Artenvielfalt auf. Ökologisch hochwertige Biotope stellen einige Obstweiden nördlich der Landesstraße 755 mit überwiegend älterem Baumbestand und häufig extensiver Grünlandnutzung dar.

Generell kann den Gehölzstrukturen und den Acker- und Grünlandflächen im Untersuchungsgebiet eine Funktion als nicht essenzieller Teilbereich eines Nahrungshabitates für

Vogelarten mit großen Raumsprüchen (Greifvögel) sowie Fledermäusen zugesprochen werden.

Der Bahndamm und dessen Randbereiche stellen ein Habitat für die Zauneidechse dar. Im Rahmen einer Reptilienuntersuchung wurde im Untersuchungsgebiet die Zauneidechse mit insgesamt 40 Individuen nachgewiesen.

Die Allee bzw. Baumreihen aus überwiegend lebensraumtypischen Baumarten entlang der L 755 stellen einen wertvollen Landschaftsbestandteil dar, dem hinsichtlich des Biotopverbundes eine Bedeutung zugesprochen werden kann. Diese Funktion können im geringen Umfang auch die Gehölzstreifen, Hecken, Gebüsche und Säume entlang der Straßen sowie die Ruderalfluren im Bereich des Bahndammes übernehmen. Den Wiesen und Weiden sowie den Ackerflächen kommt infolge ihrer Arten- und Strukturarmut lediglich eine geringe ökologische Bedeutung zu.

Auf die Lebensräume wirken optische und akustische Störungen sowie stoffliche Einträge der Landesstraße 755 und der Bahnstrecke Hannover - Altenbeken als Vorbelastung ein.

Boden

Die Karte der schutzwürdigen Böden in Nordrhein-Westfalen weist für den Großteil des Planungsbereiches Typische Braunerden, z. T. Rendzina-Braunerden aus. Diese flachgründigen schluffig bis tonigen Lehme sind aus Verwitterungsbildung entstanden und stehen über Kalkmergelstein, Kalkstein bzw. Mergelstein an.

Im Südwesten des Untersuchungsgebietes ist ein typisches Kolluvium, stellenweise pseudovergleyt, verbreitet. Es handelt sich hierbei um mächtige Böden aus lehmigen Schluffen bzw. schluffigen Lehmen, die aus Bodenfließen und Verwitterungsbildung entstanden sind. Diese Böden stehen über Festgestein, teils Geröll und Steinen aus Kalkmergelstein, Kalkstein bzw. Mergelstein an. Ganz im Osten des Untersuchungsgebietes ist eine typische Braunerde (B53) verbreitet. Diese stark lehmigen Sande bzw. stark sandigen Lehme sind aus Lösssand entstanden und stehen über Lehmen aus Verwitterungsbildung an, welche über Festgestein (Kalkmergelstein/Kalkstein) anstehen.

Geomorphologische Besonderheiten, wie z. B. natürliche Terrassenkanten oder Bachtäler, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Wasser

Durch die Baumaßnahme werden weder gesetzlich festgelegte noch geplante Wasserschutz-, Heilquellengebiete, Wasserschutzzonen oder Stillgewässer berührt.

Überschwemmungsgebiete sind nicht ausgewiesen.

Im Rahmen der Felduntersuchungen zu dem Bodengutachten wurde kein Grund- bzw. Schichtenwasser angetroffen. Gemessen wurde bis zu einer Tiefe von 8,0 m und damit bis ca. 1,5 m unterhalb der geplanten Straßenoberfläche.

Grundwasservorkommen mit besonderer Bedeutung sind nicht betroffen. Oberflächengewässer sowie Überschwemmungsgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Klima und Luft

Die lokalklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet sind insbesondere durch die offenen, landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Dieser Freiflächen-Klimatop unterliegt generell einer geringen Beeinflussung der Klimatelemente und ist durch einen starken Tages- und

Jahresgang der Temperatur und Luftfeuchte sowie geringen Windströmungsbeeinflussungen geprägt.

Den Freiflächen im Untersuchungsgebiet kommt eine Bedeutung als (nächtliche) Kaltluftbildungsflächen zu. Der Kaltluftabfluss erfolgt entsprechend der Geländemorphologie von Nordosten nach Südwesten und wird zum Gottebach abgeleitet.

5.2.2 Auswirkungen

Tiere und Pflanzen

Die Beeinträchtigungen von Biotopen und Biotopstrukturen werden im Wesentlichen durch deren dauerhaften Entfall im Bereich der geplanten Trassenführung der Landesstraße 755 sowie der weiteren Ausbaubereiche bestimmt. Hierdurch kommt es vornehmlich zum Verlust von artenarmen Wiesen und intensiv genutzten Ackerflächen. Weiterhin werden mit Ruderalfluren bestandene Böschungsbereiche der Bahn entfernt und Straßenbegleitgrün ohne Gehölzbestand sowie Gebüsche dauerhaft überbaut.

Der Verlust von Allee- und Straßenbäumen entlang der Eggestraße wurde durch die Feintrassierung auf das Mindestmaß reduziert. Dennoch konnte der Verlust von 45 Straßenbäumen und 10 Alleebäumen im Bereich der Abzweigungen der neuen Trasse der Landesstraße 755 sowie von neuen Zufahrten nicht vermieden werden.

Im Bereich der Bankette und der bis zu 12 m breiten Böschungen kommt es zur nachhaltigen Veränderung der Biotopstrukturen. Die Bankette werden als Schotterrasen begrünt. Für die Böschungen ist eine Einsaat mit Landschaftsrasen vorgesehen.

Positive Wirkungen werden durch den Rückbau von Teilbereichen der bestehenden Landesstraße 755 sowie nicht mehr benötigten Flächen der Straße „Papenberg“ entstehen, in diesen Bereichen sind die Pflanzung von lebensraumtypischen Bäumen sowie die Entwicklung von extensiv genutzten und artenreichen Säumen geplant.

Boden

Durch die zusätzliche Flächenversiegelung sind Beeinträchtigungen des Bodens nicht zu vermeiden. Hierzu zählen Bodenverdichtung, Zerstörung des Bodenaufbaues, Vernichtung der Bodenlebewesen, Entzug der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sowie der Entzug der Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion.

Im Zusammenhang mit den erheblichen Beeinträchtigungen durch Versiegelung ist auch die Bodenverdichtung zu sehen, die nicht nur den Boden innerhalb der künftigen Versiegelungsfläche betrifft, sondern auch die vom Baustellenverkehr betroffenen Flächen.

Während des Bauablaufs kommt es zu Flächeninanspruchnahmen durch die Baustelleneinrichtung, durch Lagerflächen für Baumaterialien und Zwischenlagerungsdeponien sowie durch die Arbeitsstreifen entlang der Trasse. Dies führt ebenfalls zu einer Zerstörung der vorhandenen Vegetation, zu Bodenverdichtungen und dadurch zu Störungen des Bodengefüges.

Der Haupteingriff erfolgt durch den Flächenverbrauch, der eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Bodens zur Folge hat. Insgesamt werden rd. 1 ha neu versiegelt, sodass diese Bodenflächen dem Menschen sowie Tieren und Pflanzen als Lebensraum (Eingriff in die Lebensraumfunktion) nicht mehr zur Verfügung stehen. Daneben wird in Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) und im Fall der Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen in die Produktionsfunktion des Bodens eingegriffen.

Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind weiter zu nennen:

- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung
- Beschleunigung des Oberflächenabflusses
- Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors Boden sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Hinzu kommt das Aufbringen von Streusalzen. Die höchsten Salzgehalte finden sich in unmittelbarer Straßennähe. Neben streusalzbedingten physikalischen und chemischen Veränderungen des Bodens kann es zu einer Beeinträchtigung der Bodenlebewelt kommen.

Böden, die Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung darstellen, sind nicht betroffen.

Im Bereich der geplanten Grünflächen kann die Bodenfunktion erhalten bleiben. Positive Wirkungen ergeben sich durch den Rückbau von versiegelten Flächen; im Bereich der entsiegelten Flächen kann die Bodenfunktion weitgehend wiederhergestellt werden.

Wasser

Durch die Baumaßnahme werden weder gesetzlich festgelegte noch geplante Wasserschutz-, Heilquellengebiete, Wasserschutzzonen oder Stillgewässer berührt.

Überschwemmungsgebiete sind ebenfalls nicht ausgewiesen.

In dem erstellten Bodengutachten wurde festgestellt, dass trotz der bis zu 6 m tiefen Böschungen kein Grundwasserleiter angeschnitten wird.

Grundwasservorkommen mit besonderer Bedeutung werden nicht betroffen.

Das Straßenoberflächenwasser der Landesstraße 755 wird wie im Altzustand von den parallel geführten Mulden bzw. Gräben abgefangen und über die belebte Bodenzone versickert. Die Entwässerungseinrichtungen werden am Beginn der Baustrecke an die vorhandenen angeschlossen. Von dort wird das Wasser in den Vorfluter (Gotte) abgeleitet.

Klima und Luft

Während der Bauphase kann es ggf. zu temporären Belastungseffekten durch Schadstoffemissionen kommen.

Die Freiflächen im Untersuchungsgebiet stellen nächtliche Kaltluftbildungsflächen dar. Da die Straßenführung überwiegend in Abflussrichtung des Kaltluftstromes verläuft, sind mögliche Barrierewirkungen durch die Einschnittsböschungen nicht zu erwarten. Ein Funktionsverlust des Kaltluftentstehungsgebietes und der Frischluftzufuhr für die Stadt Paderborn ist daher auszuschließen.

Im geringen Umfang kommt es zum Verlust von Gehölzstrukturen mit geringer klimatischer Ausgleichs- bzw. Schutzfunktion.

Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Makro- und Mikroklima des Untersuchungsraumes zu erwarten.

Da durch die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ keine zusätzlichen Verkehrsmengen entstehen werden, sind keine zusätzlichen Belastungseffekte durch den Kfz-Verkehr zu erwarten.

Eine zusätzliche Kompensation über die Kompensationsansprüche der Lebensraumfunktion hinaus ist nicht erforderlich.

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

Das Untersuchungsgebiet wird durch die weiten und offenen landwirtschaftlich genutzten Flächen dominiert. Prägende Vegetations- und Strukturelemente im Untersuchungsgebiet stellen die Gehölzbestände (Streuobstwiesen, Gehölzstreifen) dar. Besonders prägende Elemente sind die Allee sowie die Straßenbäume entlang der Landesstraße 755, die den offenen Landschaftscharakter beleben und gliedern.

Insgesamt entspricht das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet dem einer weitgehend offenen, mäßig strukturierten Kulturlandschaft, welche durch das bewegte Geländere Relief beeinflusst wird. Das Untersuchungsgebiet weist ein von Nordosten nach Süden bzw. Südwesten verlaufendes Gefälle mit Geländehöhen zwischen ca. 180 m. ü. NN im Nordosten, 157 m. ü. NN im Süden sowie 153 m. ü. NN im Westen auf.

Eine anthropogene Überprägung erfährt die Vorhabensfläche durch die Schienenstrecke Hannover–Altenbecken und die Landesstraße 755. Weiterhin beeinflussen die Wohnbebauungen an der Straße „Papenberg“, am Nägershof und die Ortschaft Benhausen das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet. Visuelle Beeinträchtigungen und Lärm- und Geruchsemission entstehen durch den Kfz-Verkehr der Landesstraße 755 und den Schienenverkehr.

5.3.2 Auswirkungen

Durch die Verschwenkung der Trasse nach Süden werden überwiegend weite und offene landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Für die Unterquerung der Bahntrasse ist die Anlage von tiefen Einschnittsböschungen erforderlich. Da die Trasse ausschließlich in Troglage geführt wird, werden die Geländemodellierungen für den Betrachter nur bedingt wahrgenommen. Insgesamt wird das Vorhaben zum Verlust des offenen Charakters der Landschaft sowie zur Beeinträchtigung der Eigenart der Landschaft im Untersuchungsraum führen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Landschaftsraum bereits jetzt eine erhebliche Überprägung durch die bestehende Landesstraße 755 und die Bahntrasse erfährt.

Im Bereich der Abzweigungen der neuen Trasse der Landesstraße 755 sowie von neuen Zufahrten kommt es zum Verlust von 10 Allee- und 45 Straßenbäumen.

5.3.3 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich keine weiteren Denkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliches.

Im Bereich der Baumaßnahme werden Bodendenkmäler (steinzeitliche, mittelalterliche und neuzeitliche Siedlungsstelle aufgrund Lesefunde) vermutet. Es können daher Bodendenkmäler angetroffen werden. Die Straßenbauverwaltung wird deshalb der zuständigen Denkmalbehörde, LWL - Archäologie für Westfalen, den Beginn der Erdbewegungen 12 Wochen vorher schriftlich mitteilen. Die Vorgaben des Denkmalschutzgesetzes NRW werden beachtet.

5.4 Artenschutz

Bezüglich der Berücksichtigung von streng bzw. besonders geschützten Arten siehe hierzu die entsprechenden Ausführungen des Landschaftspflegerischer Begleitplanes (LBP) bzw. die Artenschutzprüfung (ASP) (Anlage zur Unterlage 19.1).

Im Einwirkungsbereich der L 755 ist das Vorkommen streng bzw. besonders geschützten Arten nicht gänzlich auszuschließen. Im Rahmen der Überprüfung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des vorgenannten Paragraphen greifen. Ausnahmegenehmigungen nach § 45 (7) BNatSchG sind nicht erforderlich.

5.5 Natura 2000-Gebiete

Im potentiell betroffenen und auch im weiteren Umfeld der Planung befinden sich keine Gebiete des Netzes Natura 2000. Auswirkungen sind auszuschließen.

5.6 Weitere Schutzgebiete

Auswirkungen auf die Schutzgebiete

Die Bereiche östlich der Bahnstrecke und südlich der „Eggestraße“ sowie die Flächen nördlich der „Eggestraße“ und westlich der Bahnstrecke liegen im Landschaftsschutzgebiet „Offene Kulturlandschaft“. Aufgrund der Vorhabenscharakteristik und der Vorbelastung sind keine Auswirkungen auf Schutzgebiete außerhalb des Untersuchungsgebietes zu erwarten.

Die beanspruchte Allee an der L 755 ist nach § 41 LNatSchG NRW geschützt.

Angaben zu Befreiungs- und Ausnahmegründen

Für die Beseitigung des Bahnüberganges „Eggestraße“ bei Paderborn/Benhausen wird eine Befreiung der Verbotsbestimmungen des Landschaftsplanes Paderborn-Bad Lippspringe für die Eingriffe im Landschaftsschutzgebiet notwendig.

Die Beseitigung des Bahnüberganges „Eggestraße“ ist erforderlich. Die Beanspruchung der angrenzenden Bereiche erfolgt zeitlich befristet und nach Abschluss der Bauphase werden die geschützten Strukturen und Landschaftsbestandteile soweit möglich gleichartig und gleichwertig wiederhergestellt. Für nicht wieder herstellbare Strukturen werden im Rahmen der Eingriffsregelung Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile werden durch die Baumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt. (siehe Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (§ 39 Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW) bzw. des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (§ 29 Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG).

Schutzwald oder Erholungswald nach den Bestimmungen des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz-BWG) und des Landesforstgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz - LFoG) werden nicht in Anspruch genommen.

5.7 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern - wie Verstärkung der Barrierewirkung, Verlust bzw. Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Veränderung des Landschaftsbildes, Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima - sind bereits vorstehend kurz sowie im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) im Rahmen der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion und die abiotischen Funktionen ausführlich beschrieben. Erhebliche negative Wechselwirkungen, die zu zusätzlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Anlass geben, werden durch die Baumaßnahme nicht verursacht.

6.0 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Für die Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. 06. 1990, BGBl. I S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2153) unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“ - RLS-90 - (ARS Straßenbau Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - VkB. 1990, S. 258 und 1992, S. 208) schalltechnische Untersuchungen durch die nts-Ingenieurgesellschaft unter Einbeziehung der Außenwohnbereiche, durchgeführt worden.

Die schalltechnische Berechnung für die Beseitigung des Bahnüberganges „Eggestraße“ in Paderborn/Benhausen im Zuge der Landesstraße 755 wurde nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 -“ auf der Basis der Verkehrszählung von 2015 und hochgerechnet auf den Prognosehorizont 2030.

Prognose 2030	M _{T,2030}	M _{N,2030}	DTV ₂₀₃₀	LKW-Anteil
Landesstraße 755 Eggestraße	380 Kfz/h	42 Kfz/h	6.416 Kfz/24h	Tag: 2,8% Nacht: 3,6 %

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte mit Hilfe des Programmsystems SoundPLAN, Version 7.4.

Die durchgeführten Untersuchungen (Berechnung, Bewertung) haben ergeben, dass keine Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes vorzusehen sind, da die Beurteilungspegel sich durch den baulichen Eingriff weder um mindestens + 3 dB(A) erhöht haben noch die Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erstmalig erreicht, noch weiter überschritten werden.

Die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen ist somit nicht erforderlich.

Im Einzelnen wird auf das schalltechnische Gutachten der nts-Ingenieurgesellschaft - Unterlage 17.1 - verwiesen.

6.2 sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

6.2.1 Luftschadstoffe

Die durch das Vorhaben während der Bauzeit zu erwartenden Staub- und Schmutzeinwirkungen sind nicht wesentlich und überschreiten nicht das ortsübliche Maß.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch die Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Reifen und Fahrbahnbelägen.

Durch die geplante Führung der Landesstraße 755 im Einschnitt und die entfallenden Wartezeiten am bestehenden Bahnübergang werden die NO₂-, Benzol- und Feinstaub-Immissionen im Plangebiet nach Verkehrsfreigabe des Vorhabens zurückgehen.

Zur Abschätzung der verkehrsbedingten Belastungen durch Luftschadstoffe im Bereich der Baumaßnahme wurde eine Schadstoffabschätzung in Verbindung mit der „39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ durchgeführt.

Als Ergebnis der Schadstoffabschätzung ist festzuhalten, dass entlang der Landesstraße 75 5 keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV zu erwarten sind.

Durch die flüssigere Fahrweise ohne Verzögerungen am bestehenden Bahnübergang (BÜ) sind sogar geringere Kfz-Emissionen zu erwarten.

Im Einzelnen wird auf die Unterlage 17.2 „Immissionstechnische Untersuchung - Schadstoffabschätzung -“ verwiesen.

6.2.2 Baulärm

Zum Schutz des Menschen während der Baudurchführung werden die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sowie alle für den Bau geltenden Richtlinien berücksichtigt.

6.2.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der Landesstraße 755 ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Nutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen.

Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt. Die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen gemäß Ziffer 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: "Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsimmissionen" vom 31.7.2000 - MBI. NRW S. 945 - in der Fassung vom 4. Nov. 2003 sowie die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", insbesondere Teil 2: "Einwirkungen auf bauliche Anlagen" werden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingehalten.

Es kommen nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

Auf der Grundlage der detaillierten Ausführungsunterlagen wird im Bedarfsfall an den relevanten Gebäuden ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Die sich daraus ergebenden Entschädigungsansprüche bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Wassergewinnungsgebiete bzw. Wasserschutzgebiete werden im Ausbaubereich nicht berührt, somit sind keine Maßnahmen nach der RiStWag erforderlich.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz-, Gestaltungs-, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen) sind die verbleibenden Belastungen für die Umwelt als gering einzustufen.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen sicherstellen, dass insbesondere die durch das Vorhaben verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch

- Zunahme von versiegelten Flächen,
- Zerschneiden von Funktionsbeziehungen,
- Verlust von Lebensräumen,

- Beeinträchtigung von biotischen und abiotischen Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch
- Beseitigung gliedernder und belebender Vegetationselemente,
- Veränderung der Topographie ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Im Einzelnen wird auf den LBP (Unterlagen 9 und 19.1) und die Regelungen im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 - verwiesen.

6.4.1 Kompensationskonzept

Landschaftliches Zielkonzept

Das Kompensationskonzept leitet sich aus der Gesamtheit der beeinträchtigten Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes sowie den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ab. Im vorliegenden Fall beschränken sich die Beeinträchtigungen im Wesentlichen auf die Verluste von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen und straßenbegleitenden Biotopen bzw. Bäumen.

Räumlich gebundene / flexible Maßnahmen

Bei Ersatzmaßnahmen ist die räumliche Bindung geringer, als bei Ausgleichsmaßnahmen. Die Ersatzmaßnahme ist im gleichen Landschaftsraum anzusiedeln, die genaue Lage ist räumlich flexibel.

Multifunktionale Wirkungen der Maßnahmen

Den Maßnahmen kommt eine multifunktionale Wirkung zu. So wirkt die Umwandlung von Acker in extensives Grünland auch positiv auf die natürlichen Bodenfunktionen und den Wasserhaushalt.

Für die Kompensation des Eingriffs werden im vorliegenden Fall räumlich gebundene (A1) und räumlich flexible Maßnahmen (A2) eingesetzt. Die Darstellung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt in der Unterlage 9 Blatt Nr. 1 bis 4.

Schutzmaßnahmen Lebensraumfunktion

- Beachtung der DIN 18920, Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen. Im Besonderen ist dafür Sorge zu tragen, dass im Bereich von Kronentraufen zzgl. 1,50 m
- keine Baufahrzeuge oder -maschinen fahren oder geparkt werden
- nichts gelagert wird
- keine Abgrabungen oder Verdichtungen vorgenommen werden. Dies gilt nicht für bereits versiegelte Bereiche.
- Beseitigung von Gehölzstrukturen außerhalb des Zeitraumes 01. März bis 30. September
- Schutz von 37 Einzelbäumen (S1)
- Schutz von flächigen Gehölzbeständen (S2)
- Sämtliche nicht als Baufeld gekennzeichnete Gehölzbestände sowie sämtliche Streuobstwiesen dürfen nicht befahren und als Lagerflächen benutzt werden.

Schutzmaßnahmen Boden

- Schutz des Bodens vor Schad- und Fremdstoffeintrag während der Bauarbeiten durch eine ordnungsgemäße Ausführung gemäß dem Stand der Technik. Zum Schutz des Bodens gelten grundsätzlich die DIN 18300 (Erdarbeiten) sowie die DIN 18915 (Bodenarbeiten).

Schutzmaßnahmen Wasser

- Schutz des Grundwassers vor Schad- und Fremdstoffeintrag während der Bauarbeiten durch eine ordnungsgemäße Ausführung gemäß dem Stand der Technik.

- Vermeidung der Lagerung grundwassergefährdender Stoffe außerhalb versiegelter Flächen
- Gewährleistung der Dichtheit aller Behälter und Leitungen mit wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Baumaschinen und Baufahrzeugen.
- ggf. ortsnahe Versickerung von anfallendem Grundwasser aus Wasserhaltung.

Vermeidungsmaßnahmen Boden

- Zum größtmöglichen Schutz der vorhandenen Allee, liegt der technischen Planung ein 300er Radius zugrunde, der gemäß „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ das Mindestmaß für die zugrunde zu legende Entwurfsklasse darstellt. Auf diese Weise wird die Anzahl der verloren gehenden Alleebäume auf ein Minimum reduziert.
- Beschränkung der Bautätigkeiten auf die als Baufeld ausgewiesenen Flächen.
- Errichtung von Lagerflächen nur im Bereich der als Baufeld ausgewiesenen Flächen.

Gestaltungsmaßnahmen

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen insbesondere der gestalterischen Aufwertung sowie der Einbindung der geplanten Trasse in die freie Landschaft.

- Ansaat von Landschaftsrasen im Bereich von Böschungen und Randbereichen (G1)
- Ansaat von kräuterreichen Landschaftsrasen im Bereich von Restflächen (G2)
- Pflanzung von standortheimischem Gebüsch im Bereich von Restflächen (G3)
- Pflanzung von 47 Einzelbäumen (G4)

Wiederherstellungsmaßnahmen

Mit den Wiederherstellungsmaßnahmen sollen Biotope mit geringen Biotopentwicklungszeiten (< 30 Jahre) in den Ausgangszustand zurückgeführt werden.

- Wiederherstellung von Ackerflächen (W1)
- Wiederherstellung von Intensivgrünland (W2)

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Räumlich gebundene Ausgleichsmaßnahme A1

Die Ausgleichsmaßnahme A1 liegt nördlich der Vorhabensfläche und umfasst Teilabschnitte der ehemaligen Trasse der Landesstraße 755 und des Geh- und Radweges. Ziel der Maßnahme ist der Rückbau von versiegelten Flächen und die Entwicklung von arten- und kräuterreichen Säumen. Es werden Böden entsiegelt und in Straßennebenflächen umgewandelt.

Räumlich flexible Ausgleichsmaßnahme A2

Die Ausgleichsmaßnahme A2 umfasst Teilbereiche einer Kompensationsfläche auf dem Flurstück 79, Flur 14 der Gemarkung Altenbeken mit der Gesamtgröße von 24.142 m². Bei der Ausgleichsmaßnahme A2 handelt sich um eine Ackerfläche, die als Äsungsfläche genutzt wird. Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung eines artenreichen, extensiv genutzten Grünlandes.

Artenschutz

Maßnahmen zur Vermeidung von Betroffenheiten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Töten und Verletzen).

- Zur Vermeidung von baubedingten Betroffenheiten im Rahmen der Baufeldfreimachung sollte die Rodung von Bäumen mit potenzieller Eignung als Zwischenquartier nicht innerhalb des Zeitraumes vom 01. März bis 15. November durchgeführt werden. Ist dies innerhalb dieses Zeitraumes nicht zu vermeiden, sollte vorher geprüft werden, ob die relevanten Strukturen von Fledermäusen besetzt sind. Falls eine Quartiernutzung bestätigt wer-

den kann, sind die Rodungsarbeiten erst nach einem Verlassen der Höhlen durch die Tiere durchzuführen.

- Zur Vermeidung von baubedingten Betroffenheiten sollte die Baufeldfreimachung auf der Fettwiese außerhalb der Brutzeit des Kiebitzes (Anfang März bis Mitte August) und der Feldlerche (Mitte März bis Anfang Juli), also zwischen Ende August und Ende Februar erfolgen. Hierbei ist sicher zu stellen, dass sich bis zum Baubeginn keine Wildkrautschicht bildet und sich dadurch wiederum neue potenzielle Brutstandorte entwickeln. Sollte die Baufeldfreimachung innerhalb der Brutzeit der Feldlerche oder des Kiebitzes erfolgen, wird durch eine ökologische Baubegleitung sichergestellt, dass eine Betroffenheit gemäß § 44 Abs. 1 Nr.1 (Töten und Verletzen) BNatSchG ausgeschlossen werden.
- Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind die in Unterlage 9.4 dargestellten Bautabuzonen ebenfalls zu berücksichtigen.

Erfüllung der naturschutzrechtlichen Verpflichtungen

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden die Arbeitsschritte der Eingriffsregelung abgearbeitet. Es wurden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen formuliert und für die verbleibenden, unvermeidlichen Eingriffe Ausgleichsmaßnahmen dargestellt.

Mit der räumlich gebundenen Ausgleichsmaßnahme A1 erfolgt eine ökologische Aufwertung um 12.561 Biotopwertpunkte. Durch die räumlich flexible Ausgleichsmaßnahme A2 entsteht eine Aufwertung um 49.855 Biotopwertpunkte. In der Summe wird durch die Anlage der Ausgleichsmaßnahmen eine Biotopwertsumme von 62.416 erreicht. Der erforderliche Kompensationsbedarf von 62.414 Biotopwertpunkten wird somit erfüllt.

Nach Durchführung der vorangehend beschriebenen Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen werden alle erheblichen und nachhaltigen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen, die durch die Baumaßnahme hervorgerufen werden, ausgeglichen.

Es werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen für Kompensationsmaßnahmen aus der Nutzung genommen, sodass den Vorgaben des § 4a (1) LNatSchG NW entsprochen wird.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Gestaltung der Landesstraße 755 erfolgt neben verkehrlichen Belangen auch unter dem Gesichtspunkt der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft.

Zu den Gestaltungsmaßnahmen zählen alle landschaftspflegerischen Maßnahmen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenbauwerk stehen und in erster Linie dem Zweck der Einbindung der Straße in die Landschaft dienen.

Sie mindern dadurch in ihrer jeweiligen Funktion die durch das Bauvorhaben bzw. durch den Straßenverkehr verursachten negativen visuellen Auswirkungen auf den angrenzenden Landschaftsbereich.

Im Fall, dass Beeinträchtigungen von straßenbegleitenden Vegetationsbeständen durch die Bepflanzungsmaßnahmen auf der neuen Böschung als in sich ausgeglichen gelten, erfüllen die Gestaltungsmaßnahmen auch naturschutzrechtliche Funktionen.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 - und auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan - Unterlage 9 und 19 - verwiesen.

Die Landschaftspflege und die Landschaftsgestaltung erfolgen unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege - RAS LP 1, 2, 4 und Teil Landschaftsgestaltung - RAS LG 3.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Abfallrecht

Der beim Abbruch der Anlagen anfallende Bauschutt bzw. sämtliche anfallenden Abfälle (Überschuss- und Aufbruchmassen) werden entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/ AbfG) entsorgt. Den bauausführenden Firmen werden entsprechende Auflagen erteilt.

Bei der Verwendung von aufbereiteten Altbaustoffen (Recycling-Baustoffen), industriellen Nebenprodukten und Hausmüllverbrennungsmüll im Erd- und Fahrbahndeckenbau werden die Gemeinsamen Runderlasse vom 09.10.2001 und 14.09.2004 -IV-3-953-26308-IV-8-1573-30052- des MUNLV (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW) und des MWMEV (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW) -VI-A3-32-40/45- sowie §§ 32 (2) und 48 (2) des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz -WHG) vom 31.07.2009 beachtet.

Teer-/ Pechhaltiger Straßenaufbruch wird unter Beachtung der „Technischen Lieferbedingungen für Baustoffe und Baustoffgemische für Trag-schichten mit hydraulischen Bindemitteln und Fahrbahndecken aus Beton, Ausgabe 2007 (TL Beton-SP 07), FGSV-Nr. 891“ und den „Zusätzlichen Technische(n) Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln und Fahrbahndecken aus Beton, Ausgabe 2007 (ZTV Beton -SP 07), FGSV-Nr. 899“ aufbereitet und verwertet.

Denkmalschutzrecht

Im Plangebiet werden Bodendenkmäler (mittelalterliche Wüstung) vermutet.

Werden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u. ä.) entdeckt (so genannte Zufallsfunde), wird die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem LWL - Archäologie für Westfalen unverzüglich angezeigt.

Die Entdeckungsstätte wird in unverändertem Zustand mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige erhalten, falls diese nicht vorher von der Denkmalpflege freigegeben wird (§§ 15 und 16 Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen – Denkmalschutzgesetz DSchG NRW).

Bei archäologischen Fundstätten (siehe Nr. 5.3.3 dieses Erläuterungsberichtes) wird die Straßenbauverwaltung dem LWL - Archäologie für Westfalen und der Stadtarchäologie Paderborn den Beginn der Erdarbeiten mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich anzeigen, damit eine baubegleitende Beobachtung seitens der Denkmalbehörden organisiert werden kann.

7.0 Kosten

Bei der hier vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um eine Maßnahme nach § 3 mit Kostentragung nach § 13 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG). Hierbei regelt § 3 die Notwendigkeit der Maßnahme und § 13 Abs. 1 die Kostentragung. Im vorliegenden Fall die Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) „Eggestraße“, durch die Herstellung einer Eisenbahnüberführung (EÜ).

Die kreuzungsbedingten Kosten der Baumaßnahme tragen die DB-Netz AG, das Land Nordrhein Westfalen (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und die Bundesrepublik Deutschland zu je einem Drittel, soweit im Einzelnen nicht eine andere Regelung im Regelungsverzeichnis ausgewiesen ist.

Die gesamten kreuzungsbedingten Kosten dieser Maßnahme belaufen sich voraussichtlich auf:

Baukosten:	5,669 Mio. Euro
Gründerwerbskosten:	0,288 Mio. Euro

Gesamtkosten:	5,957 Mio. Euro

Diese Kosten beinhalten den gesamten Streckenzug der Landesstraße 755 von Bau-km 0,050 bis Bau-km 0,900 mit der Neuanbindung des Wohngebietes „Papenberg“, der Verlegung der Bushaltestellen, der Wirtschaftswegeanpassungen und der Anordnung einer Querungshilfe im Ortseingangsbereich von Benhausen sowie des Brückenbauwerkes der DB Netz AG.

Im Zuge der Neuanbindung der Siedlung „Papenberg“ wünscht die Stadt Paderborn die erstmalige Anlage eines Gehweges entlang der neuen Erschließungsstraße. Die Kosten für die erstmalige Herstellung des Gehweges entlang der Neuanbindung „Papenberg“ incl. Bordeinfassung sind nicht kreuzungsbedingt und gehen zu Lasten der Stadt Paderborn, da an der bestehenden Erschließungsstraße keine Gehwege im Bestand vorhanden sind.

Die Gesamtkosten hierfür belaufen sich voraussichtlich auf 0,015 Mio. Euro.

Somit ergeben sich voraussichtliche Gesamtkosten für die Baumaßnahme in Höhe von 5,972 Mio. Euro.

Über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme wird zwischen der DB Netz AG, der Stadt Paderborn und dem Land Nordrhein-Westfalen (Landesbetrieb Straßenbau NRW) als Kreuzungsbeteiligte gemäß § 5 EKRg noch eine Vereinbarung abgeschlossen.

Kosten der Versorgungsleitungen

Bei Maßnahmen an Versorgungsleitungen sind im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 - keine Kostenregelungen ausgewiesen. Diese erfolgen aufgrund bestehender Verträge, der o.g. noch abzuschließenden Vereinbarung bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung.

8.0 Verfahren

Das Straßenbauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse.

Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen;
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig sind;
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind;
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind;

- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privatrechtlichen Regelungen.

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Landesstraßen ergibt sich aus den §§ 38 bis 40a des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) i. V. m. Teil V, Abschn. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes Nordrhein-Westfalen (§§ 72 - 78 VwVfG NRW).

Die Verlegung der Landesstraße 755 trifft mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) derart zusammen, dass aufgrund der gegenseitigen baulichen und tatsächlichen Abhängigkeiten nur eine einheitliche Entscheidung i. S. d. § 78 (1) VwVfG NRW möglich ist.

Hierbei werden die fachlichen Belange der DB Netz AG durch die Beteiligung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) mit berücksichtigt.

Flurbereinigungsverfahren

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes ist kein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen.

Benachbarte Planfeststellungsverfahren - nachrichtliche Ausführungen

Für die angrenzenden Abschnitte im Zuge der Landesstraße 755 bestehen zurzeit keine Planungsabsichten. Die Durchführung von Rechtsverfahren ist somit nicht vorgesehen.

9.0 Durchführung der Baumaßnahme

Zeitliche Abwicklung

Die Baumaßnahme wird vom Land Nordrhein-Westfalen (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und der DB Netz AG durchgeführt.

Die Maßnahme soll nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen durchgeführt werden. Einzelheiten der Baumaßnahme werden - soweit erforderlich - rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen noch abgestimmt

Die Beseitigung von / des Straßenbegleitgrün(s) erfolgt zeitlich unter Beachtung des Landesnaturschutzgesetzes NRW (Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten).

Die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleit- und Gestaltungsmaßnahmen im direkten Trassenbereich sowie die Pflanzung des Straßenbegleitgrüns wird die Straßenbauverwaltung innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vornehmen.

Die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme A 2 außerhalb des direkten Trassenbereiches wird die Straßenbauverwaltung spätestens mit dem Baubeginn einleiten und innerhalb eines Jahres abschließen. Die jeweilige Vegetationsperiode wird berücksichtigt.

Kulturgüter sind im Planungsbereich nicht bekannt. Gleichwohl ist das Auftreten von Bodendenkmälern bei der Durchführung von Erdarbeiten nicht auszuschließen. Kulturgeschichtli-

che Bodenfunde, darauf können auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit hinweisen, werden unverzüglich der zuständigen Denkmalbehörde von der Straßenbauverwaltung angezeigt und die Entdeckungsstelle in unverändertem Zustand gemäß §§ 15, 16 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen - Denkmalschutzgesetz (DSchG) - erhalten.

Soweit Anpassungsmaßnahmen an den Versorgungsanlagen vorzunehmen sind, wird angestrebt, diese im Rahmen bestehender Verträge bzw. in Anwendung des bürgerlichen Rechts vom jeweiligen Eigentümer vornehmen zu lassen.

Verkehrsführung:

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz nicht immer vermeiden lassen. Über die zur Lenkung des Verkehrs notwendigen Maßnahmen werden rechtzeitig mit den zuständigen Stellen Abstimmungen herbeigeführt.

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Ortsteiles Benhausen der Stadt Paderborn für die Fahrzeuge des ÖPNV und insbesondere für die Rettungsfahrzeuge ist die Einrichtung einer Umfahrstrecke über die Wirtschaftswegen „Goldener Grund“ und den „Dörenerholzweg“ erforderlich. An den genannten Wirtschaftswegen werden für den Begegnungsfall jeweils Ausweichstellen hergestellt.

Auf die entsprechenden Regelungen im Regelungsverzeichnis - Unterlage 11 - und auf die Darstellung in den Planunterlagen (Unterlage 5, Blatt Nr. 4) wird verwiesen.

Vor Beginn des Neubaus der Eisenbahnüberführung ist es zunächst erforderlich die neue Anbindung der Siedlung „Papenberg“ sowie den neuen parallelen Wirtschaftsweg zur Sicherstellung der Erschließung der Anliegergrundstücke bzw. Aufrechterhaltung des bestehenden Wirtschaftswegenetzes mit provisorischen Anschlüssen an die alte Landesstraße 755 zu erstellen.

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsfläche für die Eisenbahnbrücke erfolgt über die örtlich vorhandene „Eggestraße“, den Bahnübergang und die beiden Äste der Anliegerstraße „Papenberg“. Die Herstellung der beiden Kastenwiderlager erfolgt mittels Hilfsbrücken im laufenden Bahnbetrieb. Für den Einbau der Hilfsbrücken und deren Auflager ist die Bahnstrecke voll zu sperren.

Die Herstellung des neuen Überbaus erfolgt auf der Fläche westlich der Bahnstrecke, auf der derzeit der westliche Ast der Anliegerstraße „Papenberg“ verläuft. Für den Einschub des fertiggestellten Überbaus auf die fertiggestellten Widerlager und den Rückbau der Hilfsbrücken ist eine zweite Vollsperrung der Bahnstrecke erforderlich.

Während der Arbeiten am Brückenbauwerk sind eingeengte Verkehrsführungen auf den betroffenen Fahrstreifen der Landesstraße 755 nicht immer zu vermeiden.

Für die Abwicklung des Neubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ) wird ein Zeitraum von ca. 12 Monaten veranschlagt.

Nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung (EÜ) kann der Einschnitt für die neue Landesstraße 755 hergestellt werden damit anschließend die neuen Straßenverkehrsanlagen errichtet werden können. Hierfür ist ein zeitlicher Rahmen von ca. 1 Jahr vorgesehen.

Eine Vollsperrung der Landesstraße 755 wird sich während der Herstellung der Straßenbaumaßnahmen insbesondere der Übergangsbereiche von der bestehenden zur neuen Füh-

zung der Landesstraße 755, ebenfalls nicht immer vermeiden lassen. Die Dauer dieser Vollsperrungen wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW auf das unumgängliche Maß reduzieren.

Ziel der baulichen Umsetzung der Baumaßnahme ist es, die Verkehrsverbindung nach Paderborn/Benhausen möglichst lange über die Landesstraße 755 „Eggestraße“ aufrecht zu erhalten. Dies ist aber im Wesentlichen vom Bauablauf des Brückenbauwerkes abhängig.

Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahme beträgt voraussichtlich ca. 2 Jahre.

Bau-Tabuflächen

Baueinrichtungs- und Lagerflächen sind ausschließlich im Bereich des abgegrenzten Baufeldes einzurichten.

Sämtliche nicht als Baufeld gekennzeichnete Gehölzbestände sowie sämtliche Streuobstwiesen dürfen nicht befahren und als Lagerflächen benutzt werden. Insbesondere ist der im Nordosten angrenzende geschützte Landschaftsbestandteil LB 03-2.4.39 „Obstbaumbestand an der „Eggestraße“ während der Bauarbeiten zu schützen. Auch die im Artenschutzbeitrag „Zauneidechse“ ausgewiesenen Flächen in den Quadranten III und IV sind nicht zur Bauausführung heran zu ziehen.

Vorgaben zur zeitlichen Durchführung der Landschaftspflegerischen Maßnahmen

Die folgende Tabelle stellt dar, in welchem Zeitraum die landschaftspflegerischen Maßnahmen durchzuführen sind.

Nr.	Maßnahme	Zeitpunkt der Durchführung	Pflege- und Funktionskontrolle
Vermeidungsmaßnahmen des Artenschutzes			
	Fällen der Gehölze	01. Oktober bis 28. Februar	entfällt
	Fällen der Gehölze mit potenzieller Quartiereignung	Nicht vom 01.03. bis 15.11.	entfällt
	Baufeldfreimachen der Fettwiese	Nicht von Anfang März bis Ende August	Entfällt
	Schutz der Zauneidechse	Vor Beginn der Baumaßnahme	Umweltbaubegleitung
	Schaffung von Ersatzlebensräumen für die Zauneidechse	Mindestens 1 Jahr vor Beginn der Baumaßnahme	Umweltbaubegleitung
Schutzmaßnahmen			
S1	Schutz von Einzelbäumen	Während der Baumaßnahme	Entfernung der Einrichtung nach Beendigung der Baumaßnahme
S2	Schutz von flächigen Gehölzbeständen		
Gestaltungsmaßnahmen			
G1	Ansaat von Landschaftsrasen	Nach Abschluss der Bauarbeiten	Fertigstellungs- und Unterhaltungspflege im Rahmen der Unterhaltungspflege der Straße
Gestaltungsmaßnahmen			
G2	Kräuterreiche Landschaftsraseneinsaat	Nach Abschluss der Bauarbeiten	Fertigstellungs- und Unterhaltungspflege im Rahmen der Unterhaltungspflege der Straße
G3	Strauchpflanzung		Fertigstellungspflege bis zur Herstellung eines abnahmefähigen Zustandes erfolgt nach DIN 18916. Entwicklungspflege bis 3 Jahre nach der Pflanzung; ab dem 4. Jahr gelegentlicher Pflegeschnitt
G4	Einzelbaumpflanzung		
Wiederherstellungsmaßnahmen			
W1	Wiederherstellung von Acker	Nach Abschluss der Bauarbeiten	entfällt
W2	Wiederherstellung von Intensivwiese		entfällt
Ausgleichsmaßnahmen			
A1	Ansaat von kräuterreichen Säumen	Nach Abschluss der Bauarbeiten	3-jährige Entwicklungspflege
A2	Umwandlung von Acker in extensiv genutztes Grünland	Nach Beginn der Baumaßnahme	3-jährige Entwicklungspflege ggf. Funktionskontrolle bzgl. Entwicklung des Grünlandes

Es sind aus landschaftspflegerischer Sicht keine weiteren Anforderungen an die Durchführung der Baumaßnahme erforderlich

Erschließung der Bauflächen

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsfläche für die Eisenbahnbrücke erfolgt über die örtlich vorhandene „Eggestraße“, den Bahnübergang und die beiden Äste der Anliegerstraße „Papenberg“.

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen für die Straßenbaumaßnahmen erfolgt die bestehende Landesstraße 755 „Eggestraße“ bzw. über die neu angelegten Wirtschaftswege mit den jeweiligen provisorischen Anschlüssen.

Umleitungen längerer Dauer

Für die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs und insbesondere für die Rettungsfahrzeuge wird eine Umleitungsstrecke über die Wirtschaftswege „Goldener Grund“ und den „Dörenerholweg“ während der erforderlichen Vollsperrungen der Landesstraße 755 eingerichtet.

Auf die entsprechende Regelung im Bauwerksverzeichnis und auf die Darstellung in den Planunterlagen wird verwiesen.

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser werden beachtet. Der Oberflächenabfluss innerhalb der Baustelle wird gesammelt und den vorhandenen Entwässerungseinrichtungen zugeführt, sodass anliegende Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) ist eine Verunreinigung des Oberflächenwassers oder eines Gewässers zu verhindern. Alle auf der Baustelle zu betreibenden Geräte sind regelmäßig auf mögliche Öl- und Treibstoffverluste zu kontrollieren. Ölbindemittel werden in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorgehalten. Die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und der „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“ (VAWSF) werden beachtet. Eine Wasserschutzzone ist nicht betroffen.

Umgang mit Altlasten

Für den Standort liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Altlasten sowie Verdachtsmomente auf Altlasten vor.

Angaben zur Kampfmittelfreiheit

Aufgrund der Zerstörung der Bahnlinie im vergangenen Weltkrieg muss auch im Bereich der hier vorliegenden Baumaßnahme mit Restbeständen in Form von verschiedenen Kampfmitteln gerechnet werden.

Gemäß vorliegender Stellungnahme der Luftbildauswertung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe liegt das Plangebiet innerhalb ehemaliger Bombenabwurfgebiete mit Verdachtspunkten hinsichtlich Blindgänger sowie Schützenlöcher.

Vor Beginn der Bauarbeiten wird daher aus Sicherheitsgründen eine Sondierung des Geländes erfolgen. Sollte sich der Verdacht auf „militärische Altlasten“ bestätigen, so sind in Absprache mit dem Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Arnsberg die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen.

Kreuzungsvereinbarung

Aufgrund des bestehenden Gemeinschaftsverhältnisses zwischen Straße und Schiene bei dem hier vorliegenden Bauvorhaben zur Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestra-

ße“ ist neben der gesetzlich nominierten Duldungspflicht die gegenseitige Mitwirkung der Kreuzungsbeteiligten für eine ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen unabdingbar.

Über Art und Umfang der gegenseitigen Mitwirkung der Kreuzungsbeteiligten bei der ordnungsgemäßen Durchführung der Maßnahme wird zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen (Landesbetrieb Straßenbau NRW), der DB Netz AG und der Stadt Paderborn gemäß § 5 EKrG eine Vereinbarung abgeschlossen.

Grunderwerb:

Die für die Baumaßnahme benötigten Grundstücksflächen und die betroffenen Eigentümer sind dem Grunderwerbsverzeichnis - Unterlage 10.1 - und den Grunderwerbsplänen - Unterlage 10.2 - zu entnehmen.

Die Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis in Spalte 9 als "zu erwerben", als "vorübergehend in Anspruch zu nehmen" bzw. als "dauernd zu beschränken" ausgewiesen und in den Grunderwerbsplänen durch entsprechende Farben dargestellt.

Die Fläche die für die Ausgleichsmaßnahme A2 in Anspruch genommen wird ist als dauernd zu beschränkende Fläche ausgewiesen. Die Übernahme dieser Fläche durch den Träger der Straßenbaulast kann der betroffene Eigentümer auf Antrag verlangen.

Wird diese Fläche nicht vom Träger der Straßenbaulast übernommen, ist die Fläche im Grundbuch mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigungszahlung zu belasten.

Entschädigungen

Mit den Betroffenen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geführt.

Der Grunderwerb bzw. die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen werden vom Träger der Straßenbaulast in Abstimmung mit der DB Netz AG durchgeführt.

10.0 Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW)

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG NRW hat am 04.07.2017 stattgefunden. Aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich Änderungen für die Unterlagen zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren ergeben. Die Planung im Bereich des Anschlusses der Gemeindestraße „Papenberg“ an die verlegte L 755 wurde aufgrund des Ergebnisses des o.g. Termins überarbeitet. Es ist nunmehr vorgesehen, eine Linksabbiegespur aus Richtung Paderborn/Benhausen in die Siedlung „Papenberg“ herzustellen und den Knotenpunkt zu signalisieren. Als Folgemaßnahme mussten die vorgesehenen Bushaltebuchten geringfügig in Richtung Paderborn/Benhausen verschoben werden. Die genannten Planänderungen wurden in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet und sind Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Niederschrift über den o.g. Öffentlichkeitstermin ist im Internet auf der Seite des Landesbetriebes Straßenbau NRW ([www.strassen.nrw.de/Projekte/Bürgerbeteiligung/Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung/L 755 BÜ „Eggestraße“](http://www.strassen.nrw.de/Projekte/Bürgerbeteiligung/Frühe%20Öffentlichkeitsbeteiligung/L%20755%20BÜ%20„Eggestraße“)) (Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung) eingestellt und liegt außerdem diesem Erläuterungsbericht als Anlage 1 bei.

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 04.07.2017 nach Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauland-Hochstift, Außenstelle Paderborn und die DB Netz AG, Regionalbereich West, Produktionsdurchführung Hamm betreiben die Planung für die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ im Zuge der L 755 bzw. der DB-Strecke Nr. 1760 (Hannover-Soest). Der vorhandene höhengleiche Bahnübergang (BÜ) bei Bahn-km 122,119 „Eggestraße“ wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Abwicklung des Verkehrs durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) ersetzt.

Dabei ist vorgesehen, die L 755 „Eggestraße“ einschließlich begleitendem Radweg in südliche Richtung zu verschieben und unter der DB-Strecke Nr. 1760 hindurchzuführen. Die DB-Strecke Nr. 1760 (Hannover-Soest), die in ihrer Lage und Höhe unverändert bleibt, erhält im Kreuzungsbereich ein Brückenbauwerk. Mit der Maßnahme verbunden sind außerdem die Verlegung der Gemeindestraße „Papenberg“ und die Verlegung bzw. Herstellung von Wirtschaftswegen.

Die Baumaßnahme für die Beseitigung des Bahnüberganges (BÜ) „Eggestraße“ im Zuge der L 755 beginnt ca. 270 m westlich der vorhandenen Einmündung der Gemeindestraße „Papenberg“ in die bestehende L 755 „Eggestraße“, verläuft anschließend auf 850 m auf der Südseite parallel der vorhandenen L 755 und endet ca. 15 m westlich der Einmündung der Gemeindestraße „Westweg“ in die L 755 „Eggestraße“.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW.

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, d.h. möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens über die Ziele des Vorhaben, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden“. (Ende Zitat)

Die Inhalte der Entwurfsplanung für die Beseitigung des Bahnüberganges „Eggestraße“ wurden gemäß den gesetzlichen Vorgaben (Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG NRW) durch Vertreter der zuständigen Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift des Landesbetriebes Straßenbau NRW am Dienstag, dem 04.07.2017 um 18:00 Uhr in der Schützenhalle Benhausen, Postweg 26, 33100 Paderborn/Benhausen im Rahmen einer Informationsveranstaltung öffentlich vorgestellt und erläutert.

Der Termin für die Informationsveranstaltung wurde vorab im Amtsblatt der Stadt Paderborn und in der örtlichen Presse angekündigt, um die von der o.g. Planung unmittelbar Betroffenen sowie die interessierten Bürgerinnen und Bürger auf die Informationsveranstaltung aufmerksam zu machen und diesen die Gelegenheit zu geben, sich zu informieren. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden zusätzlich gesondert schriftlich eingeladen.

Im Bürgerinformationstermin wurden einleitend seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift Erläuterungen zum Hintergrund, Zweck und Inhalt des Termins und zum Verfahrensstand sowie zu den Rollen der Vorhabenträger, der Planfeststellungsbehörde und der betroffenen Öffentlichkeit gegeben. Außerdem wurde seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift darauf hingewiesen, dass während der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bei der Stadt Paderborn zeitweise ein Mitarbeiter für Fragen und Erläuterungen zu den Planfeststellungsunterlagen zur Verfügung stehe.

Die Öffentlichkeit wurde zudem zu Beginn der Vorstellung der Baumaßnahme dazu aufgefordert, im Anschluss an die Präsentation Fragen, Bedenken und Anregungen zu nennen. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Termin zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in keinem direkten Zusammenhang zum folgenden Planfeststellungsverfahren steht und daher unabhängig von dieser Informationsveranstaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die vorgebrachten Bedenken und Anregungen wiederholt vorgetragen werden müssen, um dort Berücksichtigung zu finden.

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 „Straßenplanung“, „Umweltbelange“, „Grund und Boden“, „möglicher Bauablauf“ und „Bahnplanung“ 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 der einzelnen Themenblöcke durch Mitarbeiter der DB Netz AG und der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, 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.

Zu den o.g. aufgeführten Themenblöcken ist nach Diskussion das Folgende festzuhalten:

1.) „Straßenplanung“:

Herstellung von Kreisverkehrsplätzen

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde von der Öffentlichkeit die Forderung auf Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich des neuen Anschlusses „Papenberg“ bei Bau-km 0,155 an die L 755 „Eggestraße“ gestellt. Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift führte aus, dass für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle die Einsatzkriterien aufgrund der sehr unterschiedlichen Verkehrsbedeutungen und Verkehrsbelastungen der Anschlüsse der Gemeindestraße „Papenberg“ und des Wirtschaftsweges zum Kreisverkehrsplatz gegenüber der durchgehenden L 755 „Eggestraße“ nicht gegeben sind. Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Anschlussarmen sei deutlich geringer als auf der L 755 „Eggestraße“.

Lichtsignalanlage im Bereich des Knotens „Papenberg“

Seitens verschiedener Anlieger aus dem Kleinsiedlungsgebiet „Papenberg“ wurde nachdrücklich die Forderung auf Herstellung einer Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich „Papenberg“ zur sicheren Querung der Landesstraße durch Fußgänger und Radfahrer sowie die Erreichbarkeit der geplanten Bushaltestellen insbesondere durch Schulkinder vorgetragen. Die Öffentlichkeit wies daraufhin, dass nach der Beseitigung des Bahnüberganges durch Verlegung der L 755 „Eggestraße“ im Knotenpunktsbereich „Papenberg“ höhere Geschwindigkeiten gefahren würden. Zurzeit betrüge die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Einmündungsbereich „Papenberg“ 50 km/h und nach der Beseitigung des Bahnüberganges im verlegten Knotenpunktsbereich „Papenberg“ 70 km/h. Schulkinder könnten bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h nicht sicher die L 755 „Eggestraße“ queren.

Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde ausgeführt, dass der straßenbautechnische Entwurf derzeit nur die Verlegung von Leerrohren im Bereich des Knotenpunktes „Papenberg“ vorsehe. Eine Forderung auf Herstellung einer Lichtsignalanlage könne aber im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erhoben werden.

Lage der geplanten Bushaltestellen

Aus der Öffentlichkeit wurde die Frage gestellt, wie die östlich des jetzigen Bahnüberganges wohnenden Anwohner, insbesondere die dort lebenden Schulkinder, nach Realisierung der Baumaßnahme die Bushaltestellen erreichen können.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift führte dazu aus, dass die vorhandenen Busbuchten im Zuge der bestehenden L 755 aufgrund der Beseitigung des Bahnüberganges und der damit verbundenen Tieferlegung der L 755 beseitigt werden müssen. Im Bereich der Kreuzung L 755 „Eggestraße“/ Gemeindestraße „Papenberg“/ Wirtschaftsweg sei als Ersatz für die entfallenden die Herstellung von Bushaltestellen geplant. Die sichere Erreichbarkeit durch die Anwohner aus dem östlichen Bereich „Papenberg“ sei über die geplanten Wirtschaftswege bzw. den straßenbegleitenden Radweg gewährleistet.

Herstellung einer Treppenanlage

Aus Sicht der Öffentlichkeit sei die Erreichbarkeit der Bushaltestellen über die Wirtschaftswege und den Radweg sehr umwegig. Es wurde aus der Öffentlichkeit die Forderung erhoben, eine Treppenanlage zur Verkürzung der Wegstrecke herzustellen. Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass eine solche Anlage „barrierefrei“ geplant werden müsse mit entsprechenden geringen Längsneigungen der vorzusehenden Rampen und mit Anordnung von Zwischenpodesten. Die Wegelänge wäre nicht kürzer als der vorgesehene Weg über die geplanten Wirtschaftswege bzw. den vorgesehenen Radweg.

Zusätzliche Brücke für Radfahrer und Fußgänger

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde die Forderung auf Herstellung einer zusätzlichen Brücke östlich der DB Strecke über die L 755 „Eggestraße“ erhoben. Dieses Brückenbauwerk würde die Wegstrecke zu den Bushaltestellen im Kreuzungsbereich „Papenberg“ für die östlich der DB-Strecke wohnenden Anlieger erheblich verkürzen.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift führte dazu aus, dass die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen und die Erreichbarkeit der Bushaltestellen durch den erheblich kostengünstigeren, parallelen Wirtschaftsweg bzw. den geplanten Radweg sichergestellt sei, die darüber hinaus auch wesentlich unterhaltungsfreundlicher sind. Außerdem sei auch bei Realisierung eines zusätzlichen Brückenbauwerkes die Querung der DB Strecke notwendig.

Mitbenutzung der geplanten Eisenbahnüberführung durch Fußgänger

Seitens der Öffentlichkeit wurde die Frage gestellt, ob die neue Eisenbahnüberführung auch von Fußgängern genutzt werden könne. Die Sicherung der Fußgänger könnte durch die Anordnung eines Schutzzaunes zwischen Gehwegbereich und Bahnbetrieb erfolgen. Hierzu wurde seitens der Vertreter der Baulastträger ausgeführt, dass eine derartige Lösung aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Betracht komme.

Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs

Seitens der Öffentlichkeit wurde die Frage gestellt, wie die Führung des Radverkehrs und Fußgängerverkehrs nach der Beseitigung des Bahnüberganges von Paderborn/Benhausen zur Kernstadt Paderborn geplant sei.

Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass auf der Nordseite der verlegten L 755 die Herstellung eines begleitenden Radweges geplant sei. Dieser Radweg erhalte eine befestigte Breite von 2,50 m und sei auch von Fußgängern nutzbar. Eine durchgängige, vom motorisierten Verkehr getrennte Rad- und Gehwegverbindung zwischen dem Ortsteil Benhausen der Stadt Paderborn und der Kernstadt Paderborn sei somit weiterhin gegeben.

Versorgungsleitungen

Auf die Frage, wie die Versorgungsleitungen bei der Baumaßnahme berücksichtigt würden, führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass die betroffenen Versorgungsträger als Träger öffentlicher Belange am Planfeststellungsverfahren beteiligt würden.

Außerdem würden mit den jeweiligen Versorgungsträgern im Rahmen der Baudurchführung detaillierte Abstimmungen hinsichtlich der an den Leitungen vorzunehmenden Maßnahmen durchgeführt.

Verkehrsbelastungen

Auf die Frage hinsichtlich der Verkehrsbelastung auf der L 755 führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass im Prognosejahr 2030 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 6400 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 2,8% gerechnet wird.

2.) „Umweltbelange“:

„Landschaftspflegerische Begleitplanung“

Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde die Landschaftspflegerische Begleitplanung hinsichtlich ihrer wesentlichen Bestandteile vorgestellt.

Fragen zum „Landschaftspflegerische Begleitplanung“ wurden von der Öffentlichkeit nicht vortragen.

„Lärmtechnische Untersuchung“

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wurde seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift die geplante Führung der L 755 im Einschnitt genannt, d.h. die verlegte L 755 verläuft künftig unter dem derzeitigen Gelände.

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Rahmenbedingungen bei der hier vorliegenden Planung nicht erforderlich. Anhand von zwei Objekten wurde der Öffentlichkeit die Lärmsituation zum jetzigen Zeitpunkt, d.h. Verlauf der L 755 „Eggestraße“ im Bestand und nach der Verlegung der L 755 „Eggestraße“, d.h. Verlauf der L 755 „Eggestraße“ im Einschnitt aufgezeigt. Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift benennt die rechtlichen Grundlagen und Richtlinien für die im Rahmen der Baumaßnahme erarbeitete Lärmtechnische Untersuchung.

Zusammenfassend wurde seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift ausgeführt, dass sich die Lärmsituation insbesondere bei der Wohnbebauung entlang des künftigen Einschnittsbereiches der L 755 verbessert und in den übrigen Bereichen unverändert bleibt.

Fragen zum Thema „Lärmtechnische Untersuchung“ wurden seitens der Teilnehmer nicht gestellt.

3.) „Grund und Boden“:

Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wurde der Öffentlichkeit anhand der erarbeiteten Grunderwerbspläne die Flächeninanspruchnahme für die Baumaßnahme aus den Anliegergrundstücken erläutert.

Ein erster Kontakt mit einigen betroffenen Anliegern sei seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift bereits aufgenommen worden.

Konkrete Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Anliegern würden erst nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift werde allerdings bei dieser Maßnahme frühzeitig Kontakt mit den Betroffenen aufnehmen und stehe bei Bedarf schon zum jetzigen Zeitpunkt jederzeit für Gespräche zur Verfügung.

Fragen zum Themenkomplex „Grund und Boden“ wurden von der Öffentlichkeit nicht geäußert.

4.) „möglicher Bauablauf“:

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift erläuterte anhand einer Präsentation den nach heutigem Kenntnisstand möglichen Bauablauf sowie ein erstes Konzept der Umleitungsstrecken einerseits für Rettungsfahrzeuge und den Linienbusverkehr über vorhandene Wirtschaftswege und andererseits für den Fernverkehr und den Anliegerverkehr über das bestehende Straßennetz.

Zur Realisierung der Baumaßnahme sei der mögliche Bauablauf in Bauphasen unterteilt worden. Es sei dabei vorgesehen, zuerst die Anbindung „Papenberg“ sowie die neuen parallel zur

verlegten L 755 verlaufenden Wirtschaftswege provisorisch an die bestehende L 755 „Eggestraße“ anzuschließen, bevor mit dem Brückenbau begonnen wird.

Anschließend sei vorgesehen die Arbeiten für die Tieferlegung der L 755 im Verlauf des Verlegungsgebietes herzustellen. Erst wenn die unmittelbaren Übergangsbereiche vom alten auf den neuen Trassenverlauf der L 755 hergestellt werden, sei eine Vollsperrung der L 755 „Eggestraße“ schon allein aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen nicht zu vermeiden.

Auf verschiedene Fragen aus der Öffentlichkeit u.a., wann mit dem Baubeginn zu rechnen sei, wie lange die Bauzeit dauere bzw. wie lange mit einer Vollsperrung zu rechnen sei, führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, der Baubeginn sei nach heutigem Kenntnisstand noch nicht realistisch abzuschätzen, da der Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zeitlich nicht abzuschätzen sei. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens sei im Wesentlichen von den eingehenden Einwendungen und Stellungnahmen abhängig und außerdem könne der Planfeststellungsbeschluss noch beklagt werden. Die gesamte Bauzeit wird seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift auf 1 ½ bis 2 Jahre geschätzt.

Eine Vollsperrung der L 755 „Eggestraße“ lasse sich aufgrund der Herstellung der Übergangsbereiche, alte und neue Führung der L 755, wie bereits ausgeführt, nicht vermeiden. Sie werde zum jetzigen Zeitpunkt auf ca. 3 Monate abgeschätzt.

Ziel bei der baulichen Umsetzung der Baumaßnahme sei es, die Verkehrsverbindung nach Benhausen möglichst lange über die L 755 „Eggestraße“ aufrecht zu erhalten. Dies sei aber im Wesentlichen vom Bauablauf des Brückenbauwerkes abhängig.

Die Anbindung der Kleinsiedlung „Papenberg“ an die L 755 „Eggestraße“, die Erschließung der Anliegergrundstücke, die Nutzung des Linienbusverkehrs und die Erreichbarkeit des Ortes Benhausen für Rettungsfahrzeuge würden während der Bauzeit sichergestellt. Kurzfristige punktuelle Sperrungen und Behinderungen können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Die Benutzung der angedachten Umleitungsstrecke für Rettungsfahrzeuge über den Wirtschaftsweg „Dörenholzweg“ durch ortskundige Autofahrer als Schleichweg anstatt die ausgewiesenen Umleitungsstrecken zu nutzen, kann seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift nicht ausgeschlossen werden.

Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift nimmt zur Kenntnis, dass ein hohes Interesse besteht, die Baumaßnahme in möglichst kurzer Bauzeit umzusetzen, um die Beeinträchtigungen der Anlieger möglichst gering zu halten.

Eine abschließende Aussage zur Ausschilderung von Umleitungsstrecken kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gegeben werden. Die Abstimmung erfolgt erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. Baudurchführung mit den zuständigen Stellen z.B. der Polizei, Rettungsdienste, Verkehrsbehörde und den Vorhabenträgern.

Gemeinsam mit der Stadt Paderborn, den Verkehrsbetrieben und der Ordnungsbehörde wird die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift das Thema Schulbusverkehr im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. Bauvorbereitung aufgreifen, mit dem Ziel, eine geeignete Lösung für die Anlieger während der Bauzeit zu finden. Zur Aufrechterhaltung der Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere für Schulkinder sei die Einrichtung eines Ersatzverkehrs sicherlich ein gangbarer Weg.

Die Führung der Rettungsfahrzeuge und des Linienbusverkehrs über den parallel zur L 755 verlaufenden Wirtschaftsweg „Dörenholzweg“ als Umleitungsstrecke wird seitens der Öffentlichkeit kritisch gesehen. Der „Dörenholzweg“ sei zu schmal, sodass sich Linienbusse nicht gefahrlos begegnen könnten. Hierzu führte die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift aus, dass die Umleitungsstrecke im Detail noch mit den Linienbusbetreibern abgestimmt

werde und ggf. die Wirtschaftswege ausgebaut bzw. sogenannte Ausweichen für den Begegnungsfall hergestellt würden.

Außerdem wurde von der Öffentlichkeit die Anregung vorgetragen, die Ampelschaltung der Kreuzung „George-Marshall-Ring“/„Benhauser Str.“ im weiteren Verlauf der L 755 in Richtung Kernstadt von Paderborn sei bei der Planung der Umleitungsstrecke mit zu berücksichtigen. Die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift sagte zu, bei der Detailplanung der Umleitungsstrecke die Anregung mit in den Blick zu nehmen.

5.) „Bahnplanung“:

Seitens der DB Netz AG wurde die Planung der Eisenbahnüberführung einschließlich des vorgesehenen Bauverfahrens mittels einer Präsentation vorgestellt. Seitens der Öffentlichkeit wurde die Frage aufgeworfen, für welchen Zeitraum der Bahnübergang während der Bauzeit für das Brückenbauwerk gesperrt würde. Die DB Netz AG führte dazu aus, dass der Bahnübergang für die Bauzeit selbst nicht gesperrt werden müsse. Jedoch seien für die Errichtung der Brücke Sperrzeiten der Bahnstrecke für kurze Zeiträume von wenigen Tagen erforderlich. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer sowie der Nutzer der Bahn sei vorgesehen, diese Sperrungen auf Wochenenden bzw. Feiertage zu beschränken. Während dieser Zeit würde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Weitere Fragen zum Themenkomplex „Bahnplanung“ wurden von der Öffentlichkeit nicht vorgetragen.

Zusammenfassung:

Den Beiträgen der Teilnehmer ist zu entnehmen, dass die vorgesehene Baumaßnahme zur Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit und insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Ortsteiles Benhausen der Stadt Paderborn begrüßt wird.

Während der Bürgerinformationsveranstaltung gab es hauptsächlich allgemeine Verständnisfragen zur Baumaßnahme, Fragen zur Querung der L 755 „Eggestraße“ durch Fußgänger und Radfahrer im Bereich Anbindung „Papenberg“ und Fragen zur Verkehrsführung während der Bauzeit.

Die gestellten Fragen wurden sachbezogen entsprechend den einzelnen Themenblöcken - siehe o.g. Ausführungen- protokolliert.

Die voraussichtlichen Kosten der Gesamtbaumaßnahme wurden seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift auf 5,5 Mio. € beziffert.

Die Bauablaufplanung erfolgt in enger Abstimmung mit der DB Netz AG und der Stadt Paderborn, kann jedoch aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes noch nicht zuverlässig dargelegt werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, insbesondere hinsichtlich der Knotenpunktgestaltung L 755 „Eggestraße“/Gemeindestraße „Papenberg“/Wirtschaftsweg, ggfls. Änderungen für die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ergeben könnten.

Das Ende der Veranstaltung war gegen 20:15 Uhr.

Kontakt:

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

Ansprechpartnerin:

Jelena Delic

Tel.: 05251/692-125

E-Mail: jelena.delic@strassen.nrw.de