

## **Antworten auf Bürgerschreiben zum Ausbau der Höltkebruchstraße**

*Anm.: Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden die Namen der Bürger\*innen entfernt. Schreiben, die sich speziell nur auf einzelne Grundstücke beziehen, wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen außen vor gelassen.*

### **Schreiben A**

1. Der geplante Ausbau auf teilweise 6,50m Fahrbahnbreite und einem Bürgersteig von 2,50m geht unserer Einschätzung nach weit über das erforderliche, notwendige Maß hinaus. Grundsätzlich ist der Ausbau der Höltkebruchstraße von uns erwünscht, allerdings erachten wir eine Fahrbahnbreite von max. 5,50m sowie 1,50m Bürgersteig für ausreichend und angemessen.

*Antwort: Der Ausbaquerschnitt entspricht dem Regelquerschnitt einer Hauptverkehrsstraße und orientiert sich eher an den unteren Grenzen.*

*Die Einstufung als Hauptverkehrsstraße ist 2008 durch Ratsbeschluss einstimmig erfolgt. Entsprechend wurde der Flächennutzungsplan angepasst.*

*Die gewünschte Fahrbahnbreite von max. 5,5 m bzw. 1,5 m Gehweg genügt nicht den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Da der gewählte Ausbau die nächsten 50 Jahre Bestand haben sollte, ist der gewählte Querschnitt angemessen.*

2. Geringes Fußgängeraufkommen auf der Höltkebruchstraße  
Das bei der Anliegerversammlung angegebene Verkehrsaufkommen von 1.500 Fahrzeugen durchschnittlich am Tag ist vermutlich wichtig gewesen für die Eingruppierung der Höltkebruchstraße und soll daher hier unkommentiert bleiben.  
Es findet kaum Busverkehr auf der Höltkebruchstraße statt (die Bushaltestellen werden ausschließlich vom Vlotho-Bus angefahren).  
Es findet kaum LKW-Verkehr auf der Höltkebruchstraße statt (1-2 LKW pro Monat).

*Antwort: Siehe Antwort 1. Es ist nicht abzusehen, wie sich die Mobilität der Zukunft (öffentlicher Personennahverkehr, autonome Fahrzeuge, E-Bikes, E-Roller) entwickeln wird. Der gewählte Ausbaquerschnitt bietet ausreichend Spielraum. Die Funktion als Hauptverkehrsstraße ergibt sich hier schon heute aus der Lage im Stadtgebiet, als Verbindung zwischen dem Stadtkern und den Ortsteilen und als Sammelstraße der anliegenden Wohngebiete.*

3. Alle Zufahrtsstraßen zur Höltkebruchstraße weisen eine geringere Fahrbahnbreite als 6,50m auf, warum muss die Höltkebruchstraße breiter sein als alle Zufahrtsstraßen zur Höltkebruchstraße? Eine Reduzierung der versiegelten Flächen ist absolut trendgerecht und aus ökologischer Sicht unabdinglich.

*Antwort: Siehe oben. Ob und wann die weiteren Verbindungsstraßen (z.B. Haustraße)*

*erweitert werden, ist zur Zeit nicht abzusehen. Grundsätzlich sollten Flächen nicht unnötig versiegelt werden. Hier ist ein angemessener Standard gewählt worden.*

4. Durch die bauliche Überdimension entsteht ein im Verhältnis zu den Gesamtkosten nicht zu rechtfertigender Mehraufwand, wie von Ihnen auf der Bürgerversammlung vorgestellt, z.B. durch benötigte Stützpfeiler, Auffangen der Böschung etc. gerade im unteren Bereich der Höltkebruchstraße

*Antwort: Der Ausbauquerschnitt ist nicht überdimensioniert. Die Mehr- bzw. Minderkosten werden in der Versammlung erläutert.*

5. Durch die bauliche Überdimension wird der Anschluss der Hauseinfahrten an die Höltkebruchstraße mit den bestehenden Einfahrten einiger Anlieger viel zu steil. WICHTIG: Hier bitten wir dringend um Rücksprache/Detailplanung vor Baubeginn.

*Antwort: Die Verwaltung wird Vorsorge treffen, die vorhandenen Zufahrten innerhalb der Straßenparzelle anzupassen. Wo dieses nicht möglich ist, wird mit den Betroffenen eine Einzelfallregelung getroffen.*

6. Da die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf 50 km/h angehoben wird, haben einige Anlieger Angst davor, dass die Höltkebruchstraße gerade im oberen Bereich zur „Rennstrecke“ wird.

Gerade im Herbst/Winter muss der Bürgersteig und die Straße regelmäßig, je nach Wetterlage täglich von Unmengen von Laub des gegenüberliegenden Waldes befreit werden, was heute schon gefährlich ist bei 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung und undenkbar bei 50 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung mit baulicher Überdimension (Rennstrecke')

*Antwort: Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist vor allem auf den desolaten Fahrbahnzustand zwischen Ernst-Albrecht-Straße und Kaitenweg zurückzuführen. 50 km/h ist zur Zeit eine angemessene innerörtliche Geschwindigkeit. Die Überwachung erfolgt durch die Polizei. Der gewählte Ausbau verleitet nicht zum „Rasen“.*

## **Schreiben B**

7. Straße auf altem Niveau/Trasse belassen, ca. 5,5m
  - Leitungen müssen sonst umgelegt werden
  - Verkehrssicherheit gefährdet
  - Planungskosten fallen weg
  - Abfangmaßnahmen deutlich geringer bis nicht notwendig
  - Weniger Aushub (teuer, hohe Entsorgungskosten)
  - Natürliche Grünstreifen bleiben erhalten
  - Wiesen, Wälder werden noch mit Oberflächenwasser versorgt
  - Einfache Fahrbahnerneuerung ausreichend

*Antwort: Nur im Zuge einer Ausbaumaßnahme können Leitungen neu geordnet werden. Die hydraulische Überprüfung des vorhandenen Mischwasserkanals hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Grundstückseinleitungen und der einleitenden Straßenoberfläche bei einem 5-jährigen Regenereignis verschiedene Schächte einstauen werden und damit eine Gefährdung tiefer gelegener Grundstücke besteht. Ein unkontrolliertes Einleiten von Oberflächenwasser von befestigten Flächen in offene Geländeflächen ist heute nicht mehr genehmigungsfähig. Jedermann benötigt für die Einleitung in ein Gewässer*

oder das Grundwasser eine wasserrechtliche Erlaubnis.

8. Kein Bürgersteig, bestenfalls Bürgersteig wie Ernst-Albrecht-Straße, Naturhecke  
Alles andere aus Bürgersicht ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll
- Weg splitten
  - Hecke

Antwort: Der Bürgersteig an der Höltkbruchstraße wird seit über 20 Jahren anliegerseitig gefordert. Bereits 1998 wurde die Verwaltung vom Rat der Stadt Vlotho beauftragt, einen Gehweg an der Höltkbruchstraße anzulegen. Die vorgeschlagenen Breiten entsprechen in keiner Weise den Erfordernissen einer sicheren Bewegungsfläche für Fußgänger.

9. Neue Beleuchtung warum?, da gerade Masten saniert wurden
- Ausleuchtung der alten Beleuchtung deutlich besser
  - Energie und dadurch auch Kosten könnten gespart werden, wenn vorhandene Leuchtstoffröhren durch LED Röhren ersetzt würden

Antwort: An der Höltkbruchstraße ist eine sehr alte Beleuchtungsanlage mit Freileitung und Mastansatzleuchten vorhanden. Die Anlage ist sehr unterhaltungsintensiv. Holzmasten sollen nach ca. 10 Jahren ersetzt werden. Im Zuge der geplanten Maßnahme müssen viele Masten weichen. Die vorgesehene neue Straßenbeleuchtungsanlage soll das Beleuchtungsniveau verbessern und insbesondere den neu zu schaffenden Gehweg ausreichend ausleuchten.

10. Tempo 30 durch Abstufung der Straße auf Anliegerstraße

Antwort: Die Abstufung zu einer Anliegerstraße ist nicht sinnvoll. Auch eine Anliegerstraße dient dem öffentlichen Verkehr. Die Benutzung ist nicht auf Anlieger zu beschränken. Im übrigen beträgt der KAG-Anteil bei Anliegerstraßen sogar 60 % der Ausbaurkosten.

11. Wenn Bürgersteig, dann wesentlich schmaler (1,5 m) um Folgekosten zu vermeiden, s.o. Breite der Straße lässt Kosten exponentiell steigern

Antwort: Das stimmt so nicht. Siehe oben Nummer 1 und Erläuterung in der Sitzung.

## **Schreiben C**

12. Im Rahmen der o. g. Anliegerversammlung wurde nachstehender Punkt von den Anwesenden vorgebracht und von Ihnen beantwortet: Warum ist ein Regenwasser-Kanal eingeplant, es besteht doch ein funktionsfähiger Mischwasser-Kanal? Wäre es statt eines Regenwasser-Kanals möglich, das Regenwasser direkt in die Natur zu leiten (z B. in den Wald), ggfs. nach vorheriger Sammlung in einem Regenklärbecken?"

Antwort: Herr Hohmeier erläutert, dass eine Trennung von Schmutzwasser und Regenwasser der Stand der Technik sei. Damit werde das Ziel verfolgt, dass das Regenwasser nicht zur Kläranlage gelange, da es nicht klärungsbedürftig sei. Das Regenwasser nehme die Abwasserleitungen und die Kläranlage als Fremdwasser unnötig in Anspruch und stelle daher eine unnötige wirtschaftliche und ökologische Belastung dar. Das anfallende Regenwasser solle stattdessen in den ab dem Kaitenweg bestehenden Höltkebach geleitet werden. Sofern die Zustimmung der Eigentümer\*innen der Waldgrundstücke zur Ein-

leitung des Regenwassers vorliege, könne dies geprüft werden. Der Kreis Herford als untere Wasserbehörde müsse die Einleitung in jedem Fall genehmigen.

Die Eigentümer der Wald-, Wiesen- und landwirtschaftlichen Grundstücke stimmen hiermit der Einleitung des Oberflächenwassers der Straße ausdrücklich zu, um die hohen Zusatzkosten für Stadt und Anlieger zu vermeiden. Die Einwilligung gilt nur für das derzeit anstehende Projekt gem. o. g. Protokoll "Ausbau Höltkebruchstraße", unabhängig von der Ausführungsart des Projektes.

Um Missverständnisse zu vermeiden bitten die Eigentümer bei etwaig geplanten Maßnahmen in jedem Fall nochmals um Rücksprache bzw. um schriftliche Zustimmung. Sollten nach Auffassung der Vlothoer Wirtschaftsbetriebe noch weitere Grundstückseigentümer ihre schriftliche Einwilligung geben müssen, teilen Sie uns dies bitte mit, andernfalls gehen wir davon aus, dass die Liste vollständig ist.

***ANTWORT:** Zu der Entwässerungsfrage fand mit dem Kreis Herford als untere Wasserbehörde am 12.04.2019 ein Erörterungsgespräch zur Straßenentwässerung, Regenwasserrückhaltung- und -klärung statt. Der vorhandene Mischwasserkanal ist hydraulisch nicht geeignet, die kompletten Wassermengen abzuführen. Um die vorhandene Mischwasserkanalisation vom Niederschlagswasser zu entlasten, ist ein zusätzlicher Regenwasserkanal erforderlich. Die Ableitung soll in den Höltkebach als Vorfluter erfolgen.*

*Eine Zwischenableitung von Oberflächenwasser z.B. in das Waldgebiet „Beckers Busch“ wurde mit dem Kreis Herford ebenfalls erörtert, soll aber nicht weiterverfolgt werden, da die Auswirkungen auf die unterhalb liegenden Grundstücke nicht abschätzbar sind und wasserrechtlich definierte Einleitungserlaubnisse so nicht erteilt werden können.*

## **Schreiben D**

- 13.** Insbesondere der Ausbau der oberen Höltkebruchstraße sollte überdacht werden. Hierzu einige Bilder einer Nachbarkommune im Anhang.



Speziell der Bereich von Ernst-Albrecht- Str. bis Hausstraße könnte in dieser Form (mit

abgeteiltem Gehweg ohne Bordsteine) doch kostengünstiger hergestellt werden. Der Straßenbereich ist immer noch in einem guten Zustand, es müsste lediglich der Gehwegbereich, welcher evtl. auch als Radweg genutzt werden könnte, angesetzt werden. Der Bereich vom Kaitenweg bis Ernst-Albrecht-Straße sollte in der gleichen Weise ausgebaut werden wie im unteren Bereich von Höltkbruchstraße 28 bis Kaitenweg. Auch nach dem Straßenausbau sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung weiterhin 30 km/h betragen.

*Antwort: Der beispielhaft genannte Wegeausbau mit höhengleichem Seitenbereich kann Fußgängern nicht die gleiche Sicherheit wie ein Gehweg mit Hochbord vermitteln. Auch dieser hier beispielhaft asphaltierte Bereich muss bautechnisch hergestellt werden. Anstelle des Hochbordes ist lediglich eine 3-zeilige Entwässerungsrinne vorhanden. Der Überfahrerschutz besteht nur aus Begrenzungspfählen.*

*Geplant ist hier, den Versorgern den Gehwegbereich für ihre Versorgungsstrassen zuzuweisen. Die Oberfläche soll in Pflaster hergestellt werden, um bei den zu erwartenden Eingriffen die Wiederherstellung ohne Dauerschäden zu ermöglichen.*

14. Den Hinweis Ihrerseits, dass die Straße evtl. umklassifiziert werden könnte wenn der Straßenausbau nicht in entsprechender Form erfolgt, kann ich nicht ganz teilen. Sie hatten in der letzten Anliegerversammlung mitgeteilt, dass die Straße im Flächennutzungsplan bereits jetzt schon als Durchgangsstraße klassifiziert ist. Aus meiner Sicht ist Durchgangsstraße = Durchgangsstraße, egal ob 6,00m, 8,00m oder 10,00m breit und egal ob mit oder ohne Gehweg. Der Flächennutzungsplan müsste dann geändert werden. Erfolgt dieses automatisch durch die übergeordnete Behörde oder nur auf Antrag der Stadt Vlotho? Dieser Antrag muss dann jawohl nicht zwingend gestellt werden. Bitte teilen Sie mir die Rechtsgrundlage für die Änderung des Flächennutzungsplanes mit.

*Antwort: Der Flächennutzungsplan wird durch Beschluss des Rates geändert.*

15. Bei der 1. Anliegerversammlung wurden in einem Übersichtsplan sämtliche heranzuziehende Grundstücke farblich dargestellt. Aufgrund dieser Flächenermittlung wurde Ihrerseits eine Kostenschätzung von 7,97 €/m<sup>2</sup> Grundstücksfläche abgegeben. Aus Anliegergesprächen habe ich erfahren, dass einige Grundstücke wohl nicht mehr herangezogen werden!? Sollte dies der Fall sein, würden sich die Kosten pro Anliegergrundstück schon vor dem 1. Spatenstich erhöhen. Daher bitte ich Sie diesen Sachverhalt in der kommenden Anliegerversammlung transparent zu machen und um eine überarbeitete Kostenschätzung.

*Antwort: Nicht mehr herangezogen werden sollen die Grundstücke, die unmittelbar über die Straße Up'm Schierenbrink erschlossen werden. Der Bebauungsplan sieht hier zwingend einen Pflanzstreifen an der Grenze zur Höltkbruchstraße vor. Damit dürfen die Grundstücke aus rechtlichen Gründen von der Höltkbruchstraße nicht betreten werden. Sollten KAG-Beiträge erhoben werden und dagegen auch nur eine Klage erhoben werden, wird das Verwaltungsgericht von Amts wegen die heranzuziehenden Flächen prüfen und gegebenenfalls korrigieren.*

## **Schreiben E**

16. Ökologischer Aspekt: durch den Ausbau der Straße wird ca. 60% mehr versiegelte Straßenfläche erzeugt, als bisher vorhanden. (ca. 1,3 km x 5 m Breite ~6.500 m<sup>2</sup>, ca. 1,3 km x 8 m Breite ~10.400 m<sup>2</sup>).

*Antwort: Die zusätzliche Flächenversiegelung ist für den angemessenen Ausbau leider erforderlich. Auch heute sind schon weite Teile der Seitenbereiche auf verschiedene Weisen befestigt und verrohrt.*

17. Es müssen diverse große alte Bäume gefällt werden. Unterliegen diese nicht der Baumschutzsatzung? Wie wurde dieses Thema geprüft und wie / wo werden entsprechende Ausgleichsflächen / Ausgleichspflanzungen geschaffen? Werden die Kosten hierfür auf die Anlieger umgelegt?

*Antwort: Die Standsicherheit der alten Bäume ist im Zuge jeder Straßenbaumaßnahme (Kronenumfang = Wurzelumfang) nicht mehr zu gewährleisten. Die Bäume unterfallen der Baumschutzsatzung; zu gegebener Zeit wird die Fachabteilung im Rathaus geeignete Ersatzmaßnahmen festsetzen. Sofern Straßenausbaubeiträge erhoben werden, sind die Kosten für den Ersatz beitragspflichtig.*

18. Gefährdung der Anlieger durch höhere erlaubte Geschwindigkeit: bei der bisherigen Tempo 30 Regelung. Diese wird zwar auch jetzt schon überschritten, aber die Befürchtung besteht, dass bei einer Erhöhung der erlaubten Geschwindigkeit auf 50km/h und Verbreiterung der Straße vor allem der obere Bereich zum Rasen verführt. Wie kann dies verhindert werden? Welche Maßnahmen sind angedacht? Risikobeurteilung?

*Antwort: Die noch durch das Straßenverkehrsamt anzuordnende Geschwindigkeit ist, wie auf allen anderen Straßen, durch die zuständige Polizeibehörde zu überwachen.*

19. Zum Thema Ausbau der Straße auf die bekannte Breite, um Begegnungsverkehr von Bussen und LKW's zu ermöglichen: in den meisten Städten und Kommunen wird darüber nachgedacht, wie man Schwerlastverkehr aus den Innenstädten heraus hält, es werden Umgehungsstraßen gebaut (Nordumgehung, Verbindung A2-A30 über den Wittel etc). Wieso wird dann in Vlotho eine völlig überdimensionierte Straße für diesen Verkehr ausgelegt, den niemand in diesem Bereich haben will? Um mit einem RTW oder Feuerwehrfahrzeug durchzukommen, reicht nachweislich auch die bisherige Breite. Der Vlotho Bus hat ebenfalls keine Probleme. Die anbindenden Straßen sind ebenfalls alle deutlich schmaler.

*Antwort: Siehe oben Ziffer 1. Es geht nicht darum, zusätzlichen Verkehr zu schaffen, sondern dem vorhandenen Verkehr angemessen Raum zu schaffen und diesen zu lenken.*

20. Angabe über das tägliche Verkehrsaufkommen: die benannten 1500 Fahrzeuge pro Tag, auf denen die Auslegung basiert. Es wäre wichtig, dass diese Zahl erneut ermittelt wird, bevor hier Beschlüsse gefasst werden. 1500 Fahrzeuge pro Tag bedeuten im Schnitt 62 Fahrzeuge pro Stunde, also jede Minute ein Fahrzeug. In Stoßzeiten ist dies sicher korrekt (Arbeitsbeginn + Feierabendzeiten), aber für die überwiegende Zeit wird dieser Wert deutlich unterschritten (vermutlich weniger als 50%).

*Antwort: Für eine Hauptverkehrsstraße ist eine Belastung mit 1.500 Fahrzeugen pro Tag eher als gering zu gewichten. Straßenausbaubeitragsrechtlich wird unterstellt, dass diese Verkehrszahlen auch nur zu maximal 20 % durch Ziel- und Quellverkehr der angrenzenden Grundstücke verursacht werden.*

21. Gleiches gilt für Fußgänger, auch hier sollte eine Zählung gemacht werden. Radfahrer werden in der gesamten Planung leider komplett außen vor gelassen. Dürfen diese den

Gehweg mit nutzen ?

*Antwort: Fußgängerzählungen sind ohne überhaupt vorhandenen Gehweg nicht aussagekräftig. Für Radfahrer ist in der derzeitigen Planung in der Tat kein separater Radweg vorgesehen. Bei der derzeitigen Verkehrsbelastung und der gewählten Ausbaubreite ist die Straße aber auch von Radfahrern unter Berücksichtigung ausreichender Sicherheitsabstände benutzbar. Gegebenenfalls muss später ein angemessener Sicherheitsstreifen für Radfahrer bergauf markiert werden.*

22. Wann erhalten wir eine Info darüber, was die reine Sanierung der Strasse (Reparatur) kosten würde ? Diese Bitte wurde bereits mehrfach von verschiedenen Anwohnern an Sie herangetragen.

*Antwort: Eine „reine Sanierung“ der Straße nach dem Regelwerk der ZTV BGA-StB (Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen – asphaltbauweisen) kann aufgrund der vorhandenen Straßensubstanz und der fehlenden bzw. mangelhaften Entwässerungssysteme nicht fachgerecht durchgeführt werden.*

*Eine „Sanierung“ im Hocheinbau ist aufgrund der angrenzenden Grundstückszufahrten in sehr großen Teilen nicht möglich.*

*Maßnahmen im Tiefeinbau können sind durch vollständigen Ersatz des vorhandenen Oberbaus (Asphalt und Schotterschichten) möglich. Weiterhin ist eine ordnungsgemäße Wasserführung bzw. -ableitung erforderlich.*

*Die erforderlichen Kosten sind ähnlich den Vollausbaukosten für die Teilanlagen Fahrbahn und Straßenentwässerung.*

23. 40m Grenze– keine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, sondern Landschaftsschutzgebiet und Flächenstilllegung. Weshalb wird hier trotzdem die komplette Fläche des Flurstücks angesetzt ?

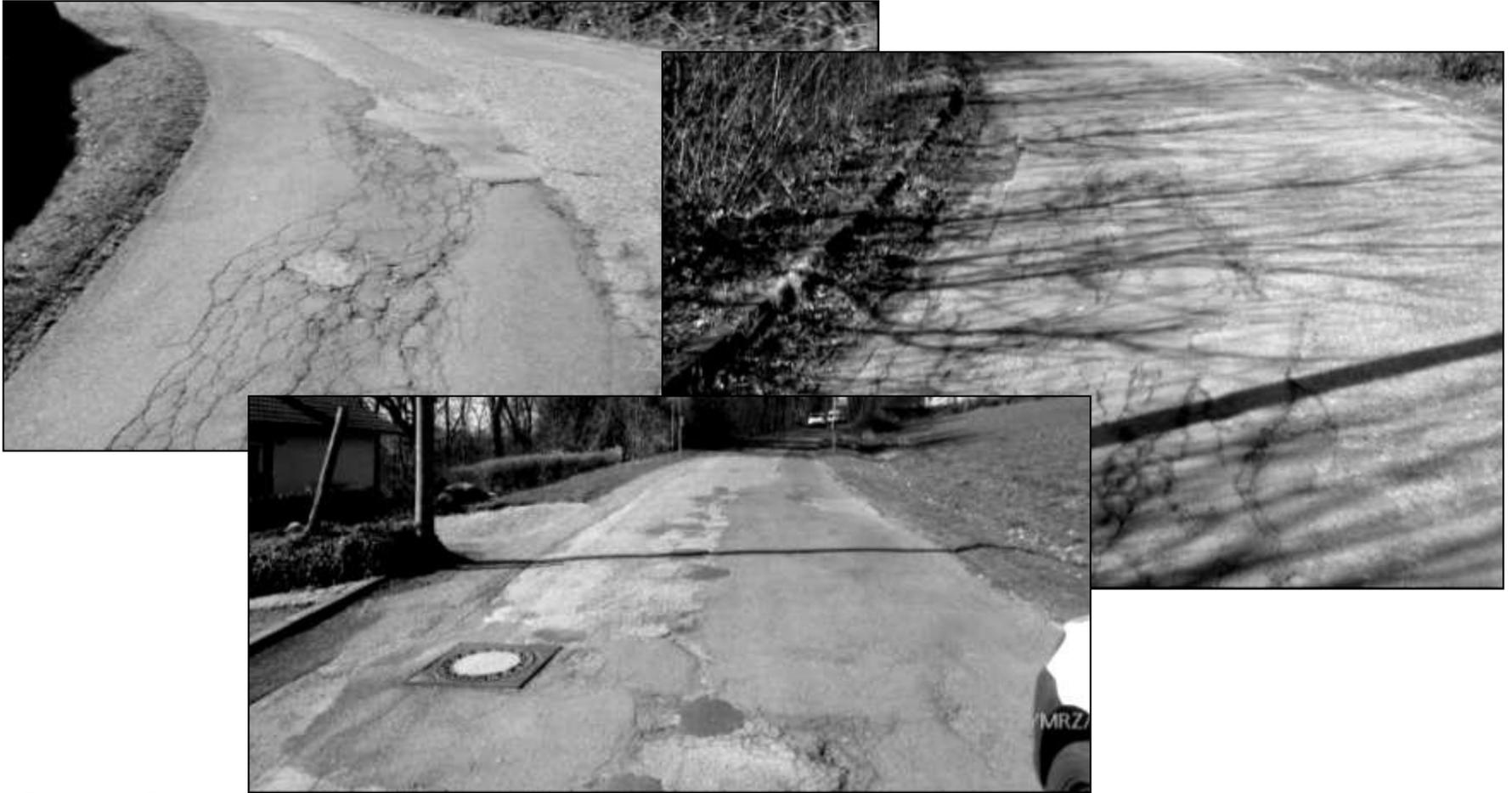
*Antwort: Grundsätzlich gilt auch in der Vlothoer Beitragssatzung eine 40-Meter-Tiefenbegrenzung zwischen den baulich nutzbaren Innenbereichs- oder Bebauungsplan-Gebieten und dem unbeplanten Außenbereich. Im Innenbereich ist grundsätzlich immer die überplante Grundstücksfläche vollständig zu berücksichtigen. Im Außenbereich ist nach Nutzungsarten, z.B. Hoffläche, landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fläche, zu unterscheiden. Auch landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzte Flächen erlangen durch den Ausbau der Anlage wirtschaftliche Vorteile im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts und sind somit zu berücksichtigen. Zu beachten ist hierbei, dass die Einbeziehung aller zulässigen Nutzungsarten bei der Beitragserhebung die größtmögliche Beitragsgerechtigkeit erbringen soll.*

Gez.

Christian Hohmeier

# Ausbau der Hölthebruchstraße

## Anliegerversammlung 09.05.2019





Oft bleibt nur der Sprung ins Gras: Anna-Melina und Jan-Michael mit ihrer Mutter Susanne Mowe.

Foto: Krückemele

Anwohner der Höltkebruchstraße fordern mehr Sicherheit

## Gefährliches Pflaster für Fußgänger

**Vlotho (krü).** Die Straße ist für Autos da, die Fußgänger können sehen, wo sie bleiben? An der Höltkebruch ist dies keine Frage, sondern bittere Realität. Abgesehen von Gehwegen im

Keine Gehwege, unbefestigte Seiten, angesichts neuer Wohngebiete (Ebenöde, Oberbeckenerstraße) und des ansässigen Taxiunternehmens viel Verkehr: Die Höltkebruchstraße ist ein gefährliches Pflaster für Fußgänger, ganz besonders für Kinder und Alte. Wenn Autos hier um die Kurve kommen, müssen wir oft ins Gras springen«, berichten Anna und Jan-Michael. Und das sei schon

deshalb schlimm, weil da auch die Hunde ihre »Geschäfte« machen.

Die Familie Mowe wohnt an der Höltkebruchstraße 54, vom Tal aus gesehen gleich hinter der Kurve gegenüber der Schwedenstraße. Eine besonders brisante Ecke, denn eine ganze Riege hochgewachsener Tannen nimmt die Sicht auf die Kurve. Außerdem halten sich viele Autofahrer – obgleich auch sie nicht sehen können, ob ausgangs der Kurve

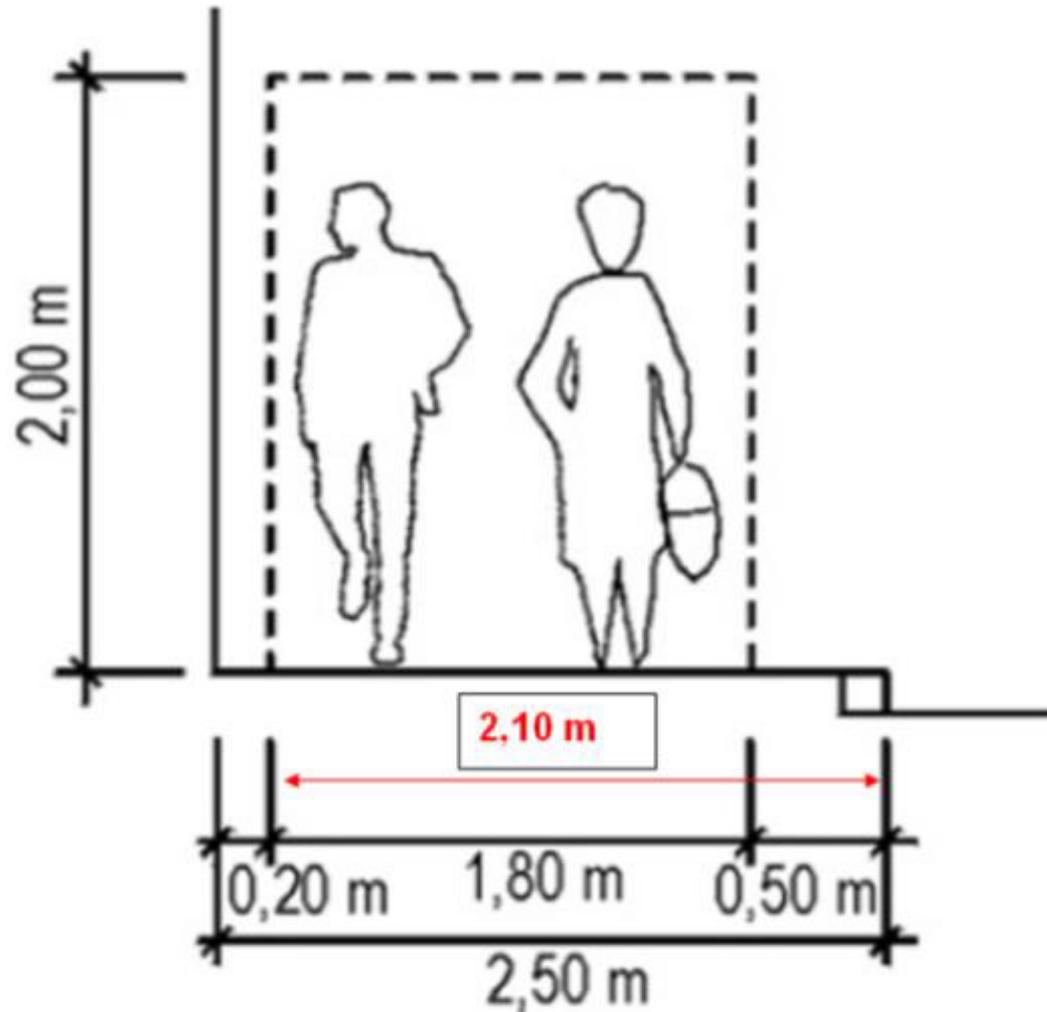
unteren Stück gibt's auf dem gesamten Rest keine Sicherheitszone für Passanten. Anna Mowe (8) und ihr Bruder Jan-Michael (10) wissen, was es heißt, einen solchen Schulweg zu haben.

Fußgänger gehen – nicht an »Tempo 30« und fahren viel zu schnell. »Ich bin, entgegen allen Regeln der Verkehrserziehung gezwungen, meine Kinder auf der rechten Straßenseite gehen zu lassen, damit sie wenigstens sehen können und gesehen werden. Ausweichen können sie aber auch da nur ins Gras«, berichtet Annas und Jan-Michaels Mutter Susanne Mowe. Sie bangt um das Wohl ihrer Kinder, die häu-

fig vom Gymnasium bzw. von der Grundschule zu Fuß nach Hause kommen. Betroffen von der Situation sind gut 20 weitere Kinder. Schulbusse verkehren auf der Höltkebruchstraße nicht.

Vorstöße bei der Stadt, wenigstens die Tannen zu entfernen, haben nichts gebracht. Seither ist der Straßenverkehr noch angewachsen. Wer sich vor Ort begibt, begreift, daß hier Handlungsbedarf besteht.

## Festlegung der Gehwegbreiten:



Regelfall: 2,50 m gem. RAST 06

Abgeminderter Regelfall gem. EFA  
(Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen)

• Reduzierung Sicherheitsabstand wg. geringem Schwerverkehr	0,30
• Hausabstand wg. niedriger Einfriedungen nicht erforderlich	0,00
• <u>Verkehrsraum Fußgänger</u>	1,80
	<b>2,10 m</b>

# Höltkebruchstraße - Bestand



Ca. 20 cm Asphaltaufbau

Ca. 10 cm Schotter

## Planung:

Aufbau Fahrbahn gem. RStO 12, Tafel 1, Zeile, Bk 3.2

4 cm	Asphaltdeckschicht
6 cm	Asphaltbinderschicht
12 cm	Asphalttragschicht
<u>38 cm</u>	<u>Schottertragschicht</u>

**60 cm Gesamtaufbau**

# Höltkebruchstraße - Schadensbilder

Zustandsmerkmal	Mögliche Ursachen
Ebenheit im Längsprofil	Unzureichende Tragfähigkeit der unteren Schichten
Ebenheit im Querprofil	Unzureichende Tragfähigkeit der unteren Schichten
Netzrisse	Unzureichende Tragfähigkeit der unteren Schichten Risse infolge von Alterung und Verwitterung
Flickstellen	Straßenaufbrüche



- **Fehlende Wasserführung**



## Höltkebruchstraße - Erhaltungsmaßnahmen

### Bauliche Erhaltung

- Instandhaltung z.B. Schlaglöcher schließen!  
**Maßnahmen nichtmehr wirtschaftlich umsetzbar!**
- Instandsetzung z.B. Splittung,  
dünne Asphaltsschichten im Kalteinbau (DSK),  
neue Asphaltdecke in Teilbereichen  
**Maßnahmen auf Grund der vorhanden Bausubstanz nicht umsetzbar!**

- **Erneuerung**      **Vollständige  
Wiederherstellung  
einer Verkehrsfläche  
oder Teile.  
Aufbringen neuer  
Schichten**

**Maßnahmen im Hocheinbau sind auf Grund der angrenzenden Grundstückszufahrten in sehr großen Teilen nicht möglich.**

**Maßnahmen im Tiefeinbau sind auf Grund der vorhandenen Fahrbahnsubstanz nur durch vollständigen Ersatz des vorhandenen Oberbaus (Asphalt- und Schotter-schichten) möglich.**

**Weiterhin ist eine ordnungsgemäße Wasserführung bzw. Ableitung erforderlich.**

## Voraussichtliche Herstellungskosten für den Fahrbahnausbau/m<sup>2</sup>

• Boden aus <u>Abtragsbereichen</u> lösen und abfahren 0,6 m <sup>3</sup> x 23,00 €/m <sup>3</sup>	13,80 €
• Frostschuttschicht aus gebrochener Gesteinskörnung herstellen (d = 0,38 m) 0,38 m <sup>3</sup> x 35,00 €/m <sup>3</sup>	13,30 €
• Geogitter- / Filtervliesstoffkombination bei Tragfähigkeitswerten Ev2 < 45 MPA herstellen 1,0 m <sup>2</sup> x 6,00 €/m <sup>2</sup>	6,00 €
• Asphalttragschicht d = 12 cm herstellen 1,0 m <sup>2</sup> x 14,50 €/m <sup>2</sup>	14,50 €
• Asphaltbinder d = 6,0 cm herstellen 1,0 m <sup>2</sup> x 11,00 €/m <sup>2</sup>	11,00 €
• Asphaltdeckschicht d = 4,0 cm herstellen 1,0 m <sup>2</sup> x 10,00 €/m <sup>2</sup>	10,00 €
• <u>Bitumenemulsion</u> auf Asphalttrag- und -binderschicht aufsprühen 2,0 m <sup>2</sup> x 0,50 €/m <sup>2</sup>	<u>1,00 €</u>
Nettosumme	69,60 €
+ 19 % MwSt	<u>13,22 €</u>
<b>Bruttosumme</b>	<b>82,82 €</b>

# Kosten / Beiträge

---

## Alternativ-Szenario:

- **Fahrbahn: 5,50 m, d.h. 1m Breite Verringerung gegenüber dem Entwurf**
  - Abstufung zur HAUPTerschließungsstraße
  - Ratsbeschluss erforderlich
- **Ersparnis Baukosten:**
  - 140.794 €
  - Anteil Anlieger: 28.159 € = 0,28 €/m<sup>2</sup>

# Kosten / Beiträge

---

- KAG- Anteil HAUPTerschließungsstraße: 40 %
- Von verbleibenden Baukosten für die Fahrbahn  
1.496.226,90 € => 598.490,76 €
- Mehrkosten Anlieger
  - Fahrbahn: 271.086 €
  - Straßenbeleuchtung 30.796 €
  - Straßenentwässerung 70.060 €
  - **Mehrkosten Anlieger gesamt: 371.943 € (3,73 €/m<sup>2</sup>)**

# Kosten / Beiträge

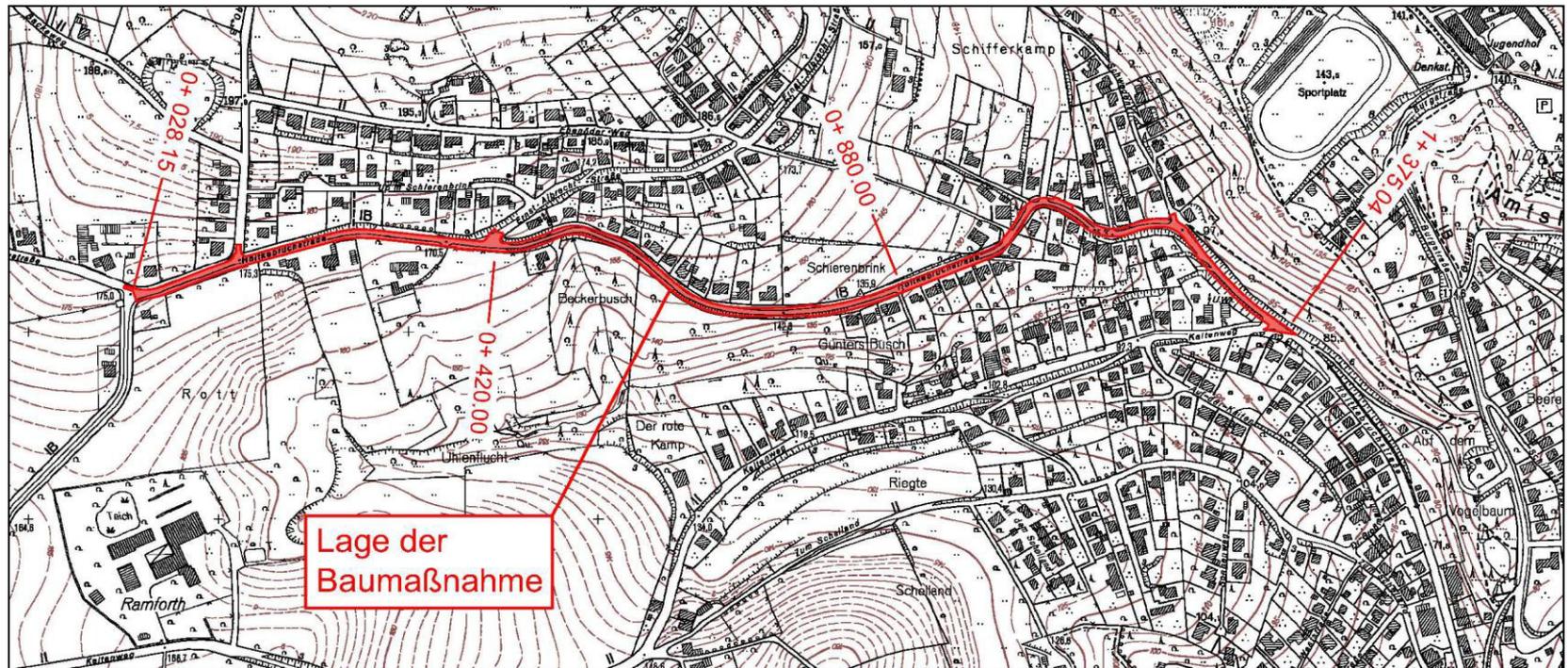
---

## Auswirkungen für die Stadt Vlotho:

- Ersparnis Baukosten 140.794 €
- Mehreinnahmen von Anliegern: 371.943 €
- **Mindereinnahme Fördermittel: 946.500 €**
- **Ergebnis: - 433.762 €**

# **Ausbau der Höltkebruchstraße zwischen Kaitenweg und Von-Bodelschwingh-Straße**

**2. Anlieger-Informationsveranstaltung  
9. Mai 2019  
in der Aula der Weser-Sekundarschule Vlotho**



## **Höltkebruchstraße – zwischen Kaitenweg und Von-Bodelschwingh-Straße Gesamtbaustrecke rd. 1350 m**

- a) Höltkebruchstraße – zwischen Ernst-Albrecht-Straße und Von-Bodelschwingh-Straße  
geplant: Fahrbahnverbreiterung, Gehweganlage + RW-Kanalbau  
Streckenlänge rd. 400 m
- b) Höltkebruchstraße – zwischen Kaitenweg und Ernst-Albrecht-Straße  
geplant: Straßenvollausbau mit Fahrbahn, Gehweganlage + RW-Kanalbau  
Streckenlänge rd. 950 m

## **Geplante Maßnahmen:**

- Vollausbau der Höltkebruchstraße von ca. Station 0+420 bis ca. Station 1+375 mit 2-streifiger Fahrbahn und einseitig geführtem Gehweg
- Verbreiterung der Höltkebruchstraße von ca. Station 0+028 bis ca. Station 0+420 mit Erneuerung des asphaltgebundenen Oberbaus der Fahrbahn und Herstellung eines einseitig geführten Gehweges
- Herstellung einer Querungsstelle bei ca. Station 0+780 im Bereich des Gehwegwechsels von der Straßensüd- auf die Nordseite der Höltkebruchstraße
- Errichtung von insgesamt vier Bushaltestellen je Fahrstreifen in Seitenlage mit Halten auf der Fahrbahn  
(Schwedenstr. – Beckersbusch – Ernst-Albrecht-Str. – Oberbecksener Str.)
- Herstellung einer Straßenbeleuchtungsanlage in der Gesamtausbaustrecke
- Bau von RW-Kanälen und Entwässerungseinrichtungen zur Oberflächenentwässerung der Höltkebruchstraße in der Gesamtausbaustrecke

## Höltkebruchstraße

- Breite der vorhandenen Straßenparzelle: 12,50 bis 23,00 m

Ausnahme: Engstelle bei Haus-Nr. 68 – 70  
(ca. Station 1+000 – 1+025)  
Parzellenbreite ca. 8,00 m

- Straße ausgewiesen nach FNP als verkehrswichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße

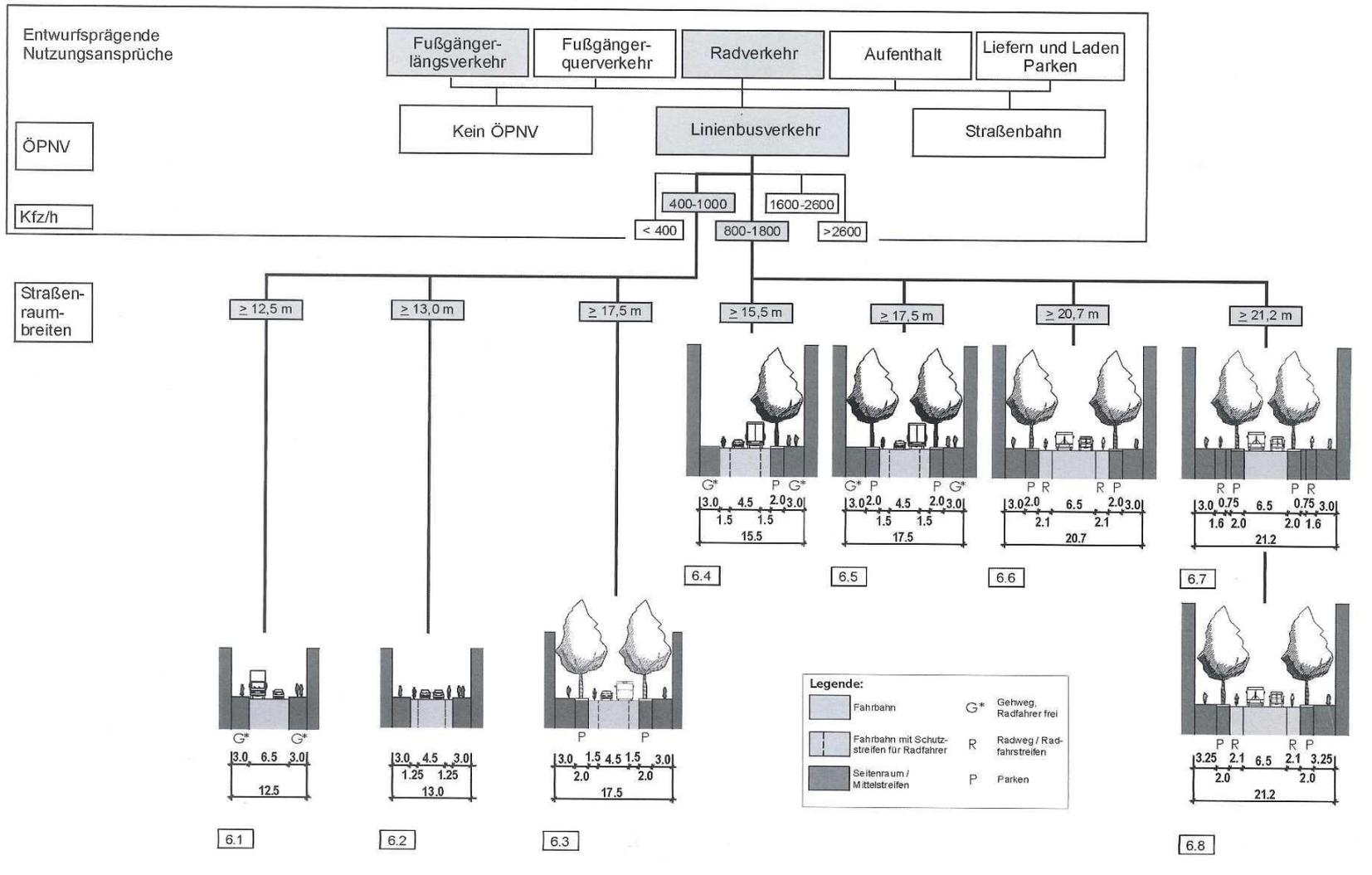
Entsprechend dieser Einstufung ist der Ausbauquerschnitt ausgelegt

### Trennungsprinzip

Fahrbahn: 6,00 m + 0,50 m überfahrbarer Schrammbord  
bzw. 6,50 m

Gehweg: 2,10 m (abgemindeter Regelfall)

## Auszug aus Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

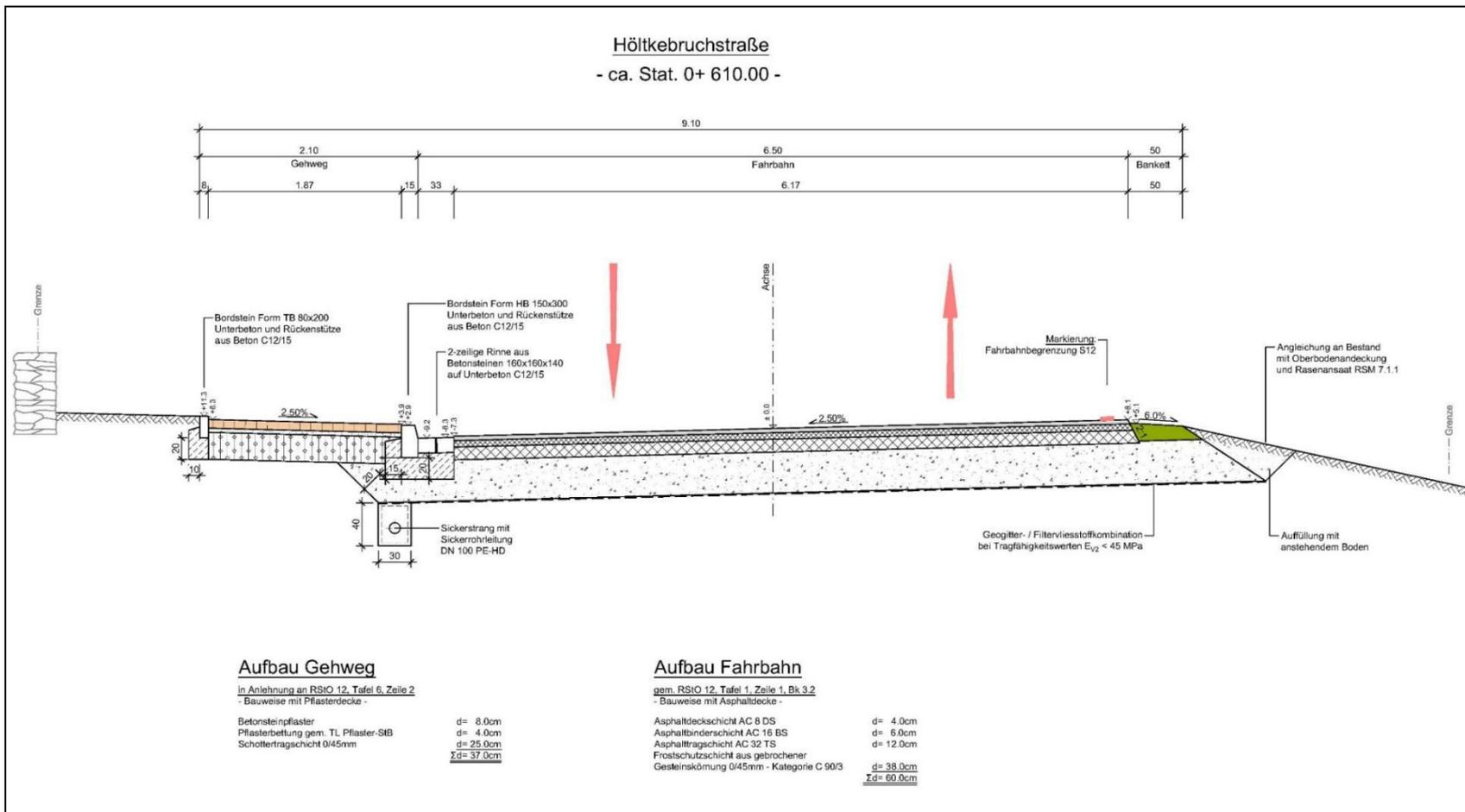


## **Flankierende Maßnahmen bei bzw. nach Ausbau der Verkehrsanlagen**

- Beseitigung Baumbestand
- Angleichung Grundstückszufahrten
- Zulässige Geschwindigkeit 50 km/h
- Radverkehrsführung

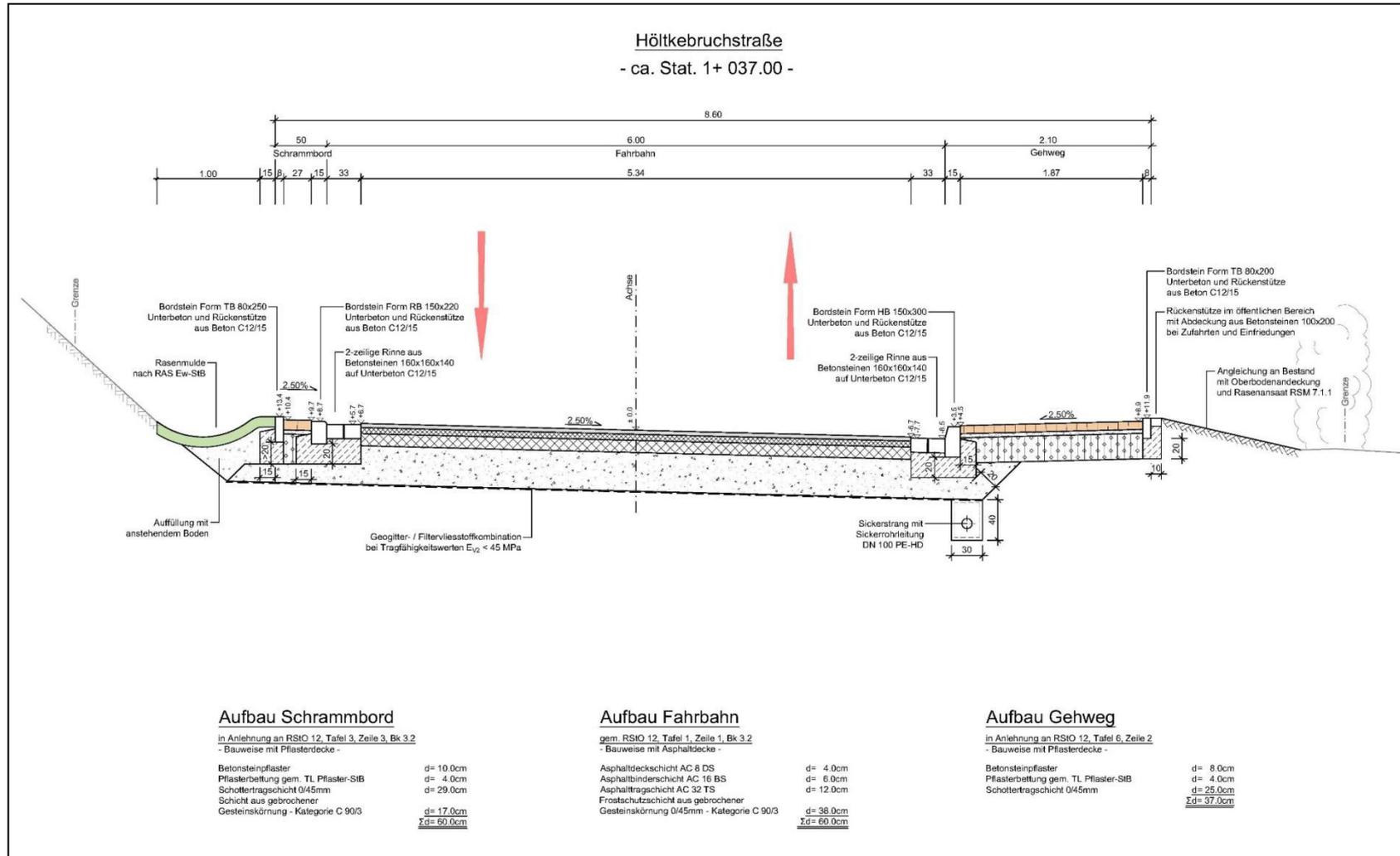
## Geplanter Ausbauquerschnitt

### Abschnitt Ernst-Albrecht-Straße - Kaitenweg



# Geplanter Ausbauquerschnitt

## Abschnitt Ernst-Albrecht-Straße - Kaitenweg



## **Ergebnis der Baugrunduntersuchung**

- In der Baustrecke stehen schluffige, steinige Hanglehme an, die als mittel- bis stark frostempfindlich einzustufen sind.
- Bei dem ungebundenen Oberbau handelt es sich um schluffig-kiesige Auffüllungen, die nicht ausreichend tragfähig und frostsicher sind.

## Bestandssituation

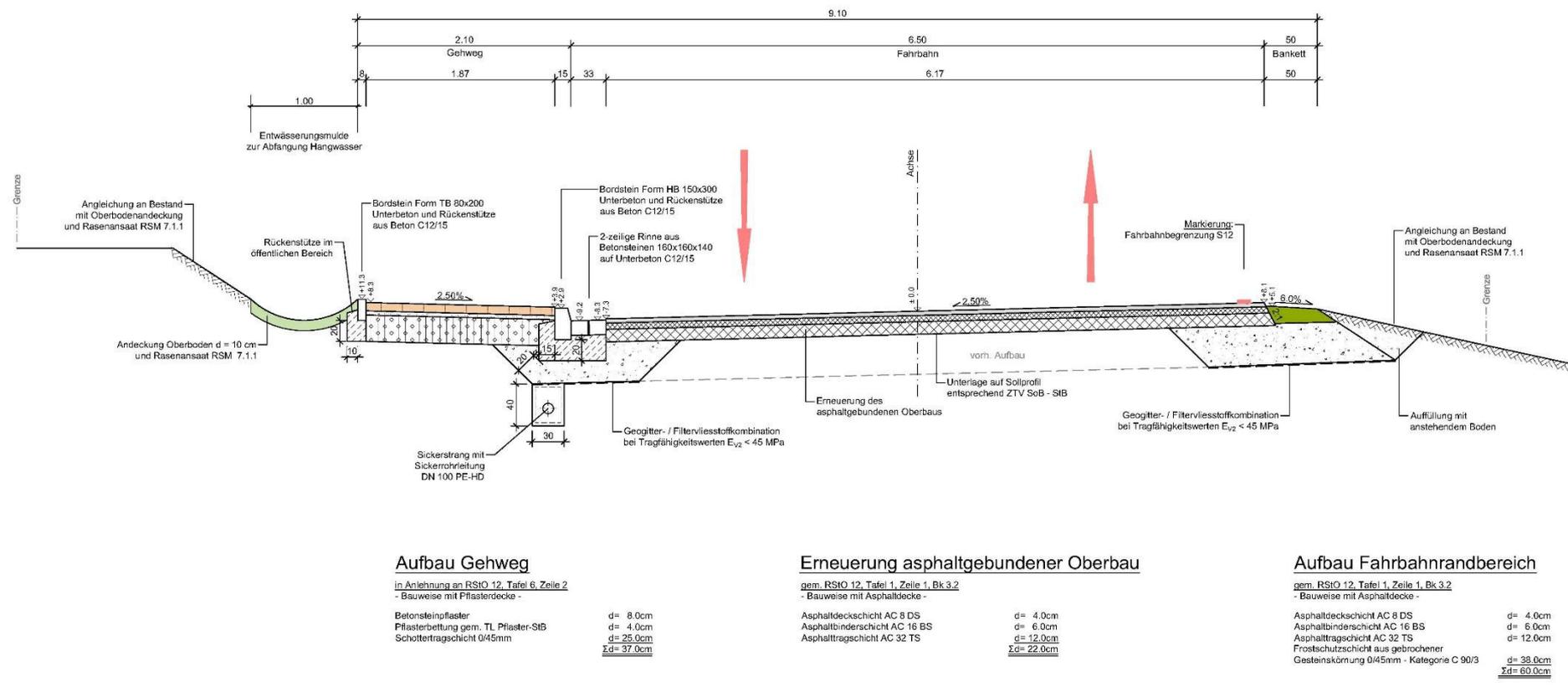
### Höltkebruchstraße – Kaitenweg bis Ernst-Albrecht-Straße



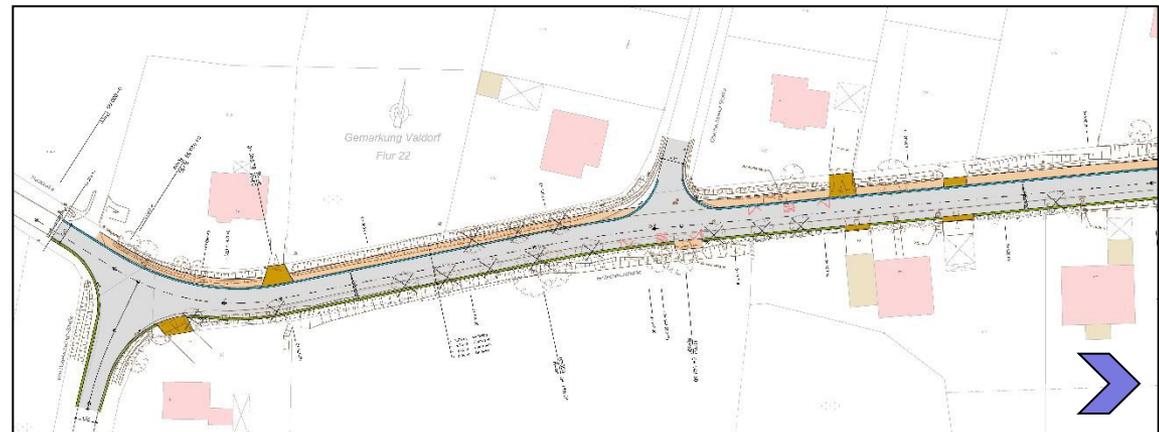
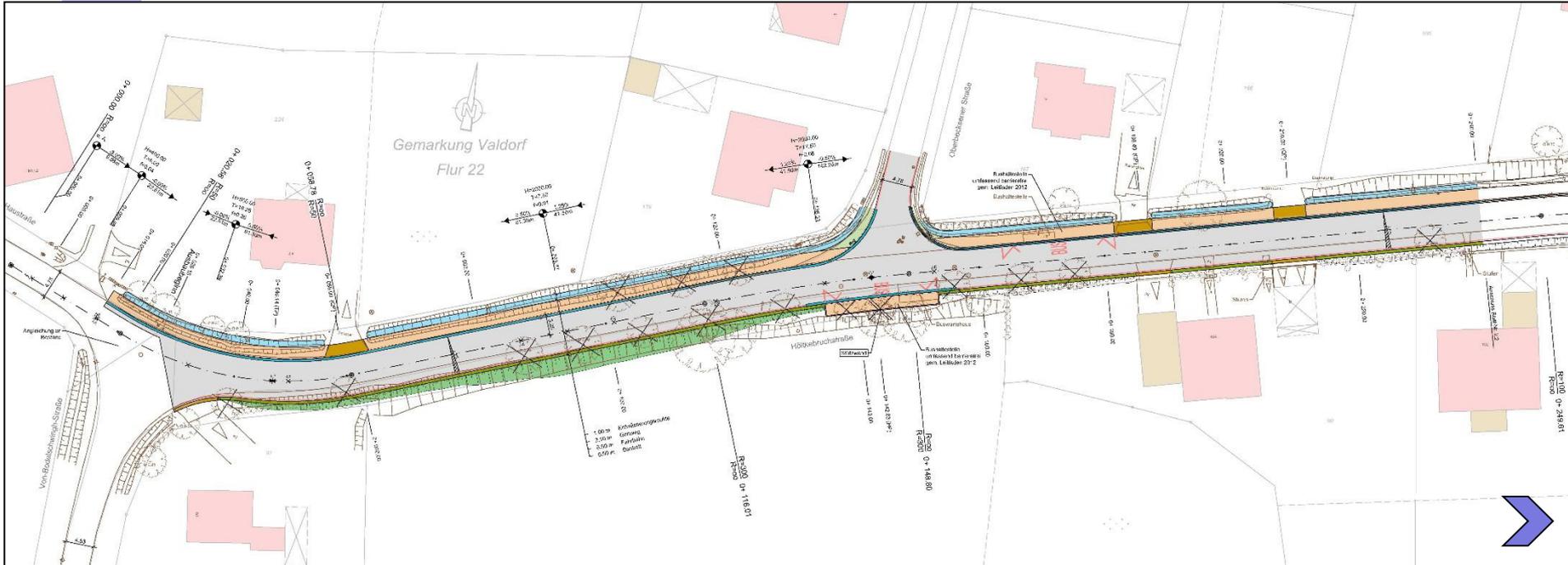
## Geplante Ausbauquerschnitte

### Abschnitt Von Bodelschwingh-Straße – Ernst-Albrecht-Straße

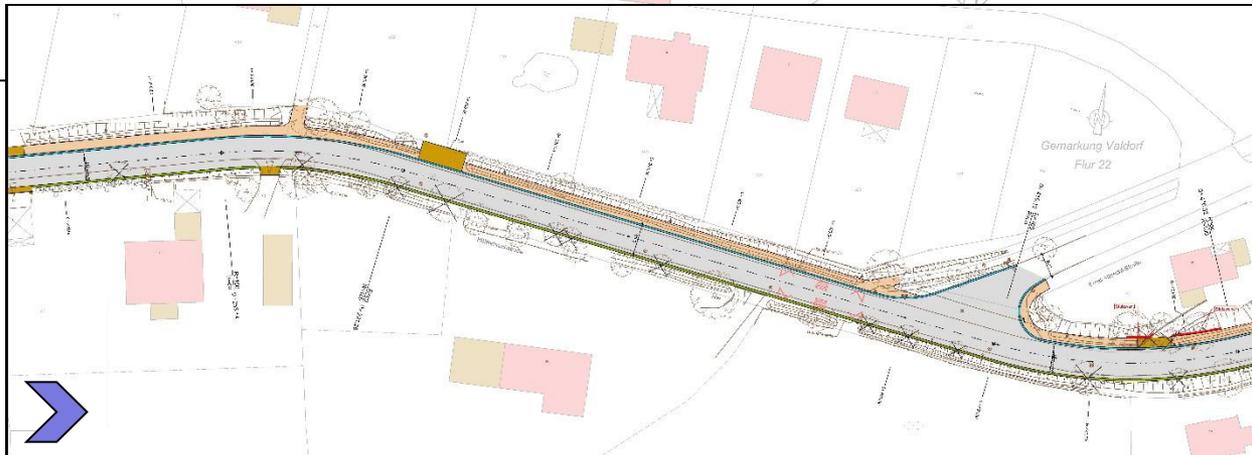
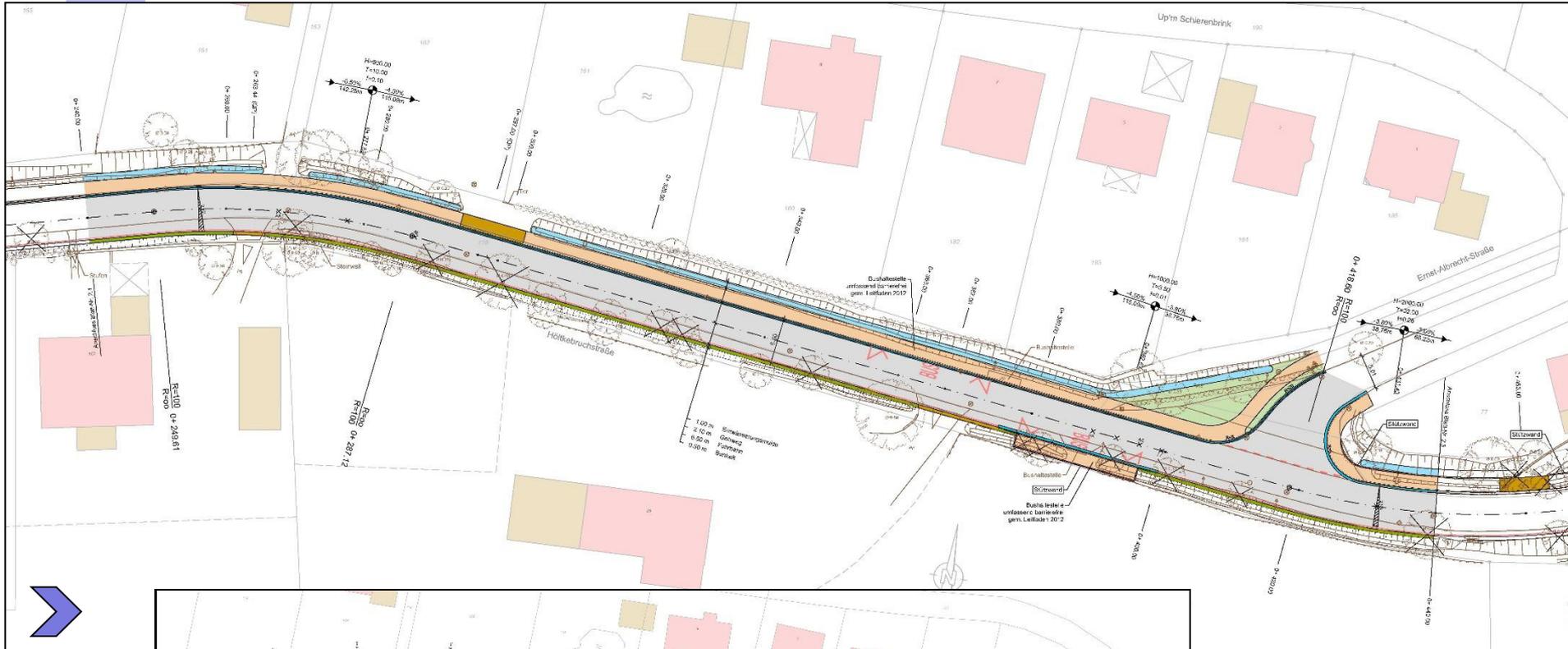
Höltkebruchstraße  
 - ca. Stat. 0+ 340.00 -



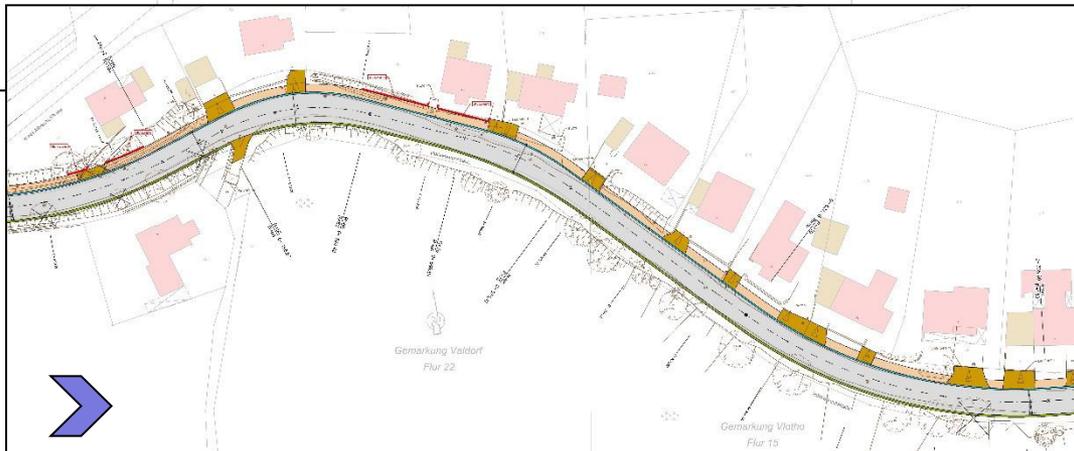
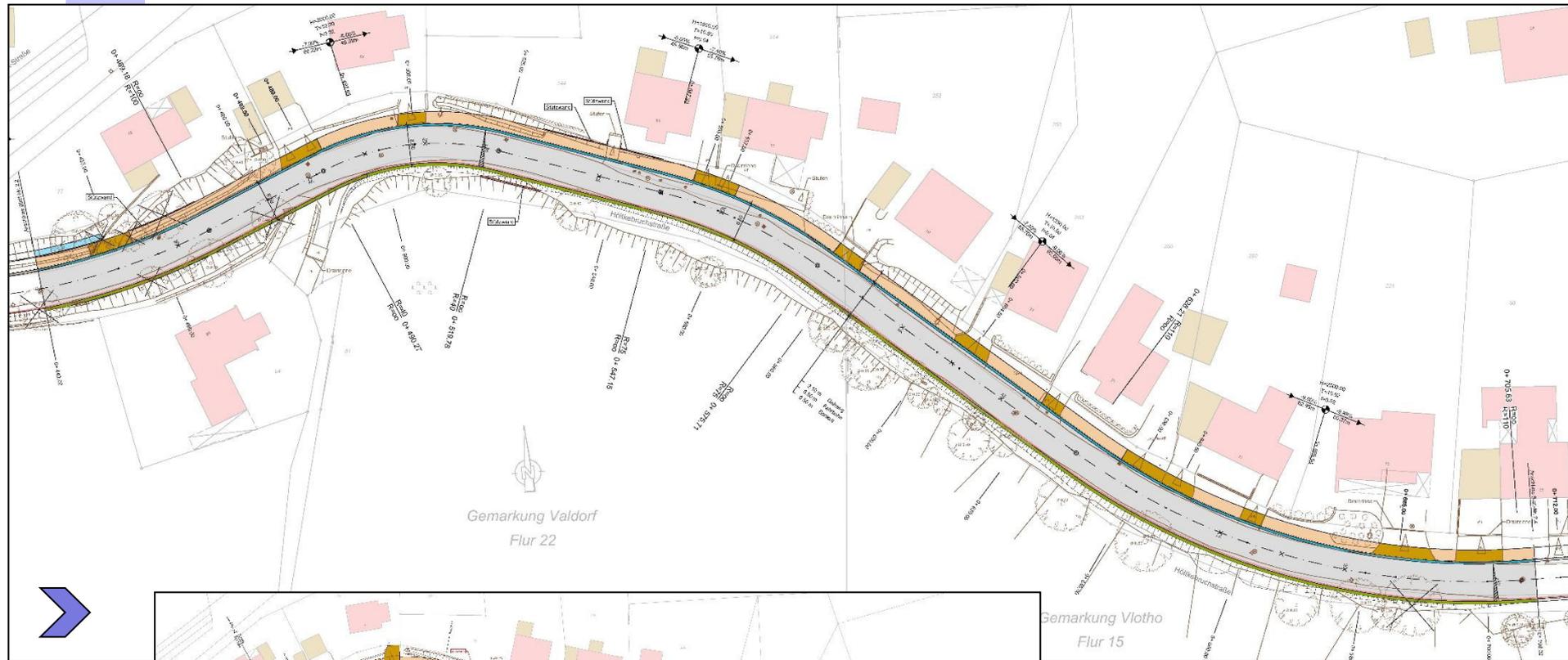
**Lageplan Hölkebruchstraße ca. Station 0+028 – 0+250**



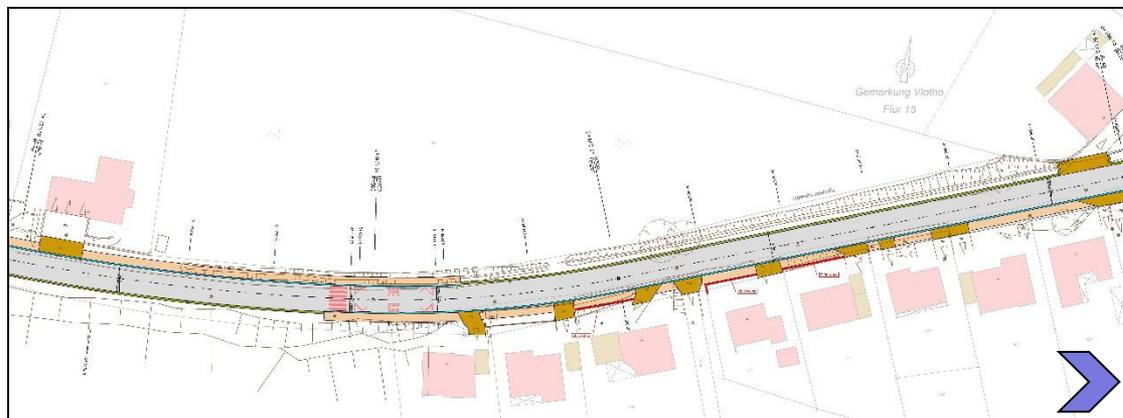
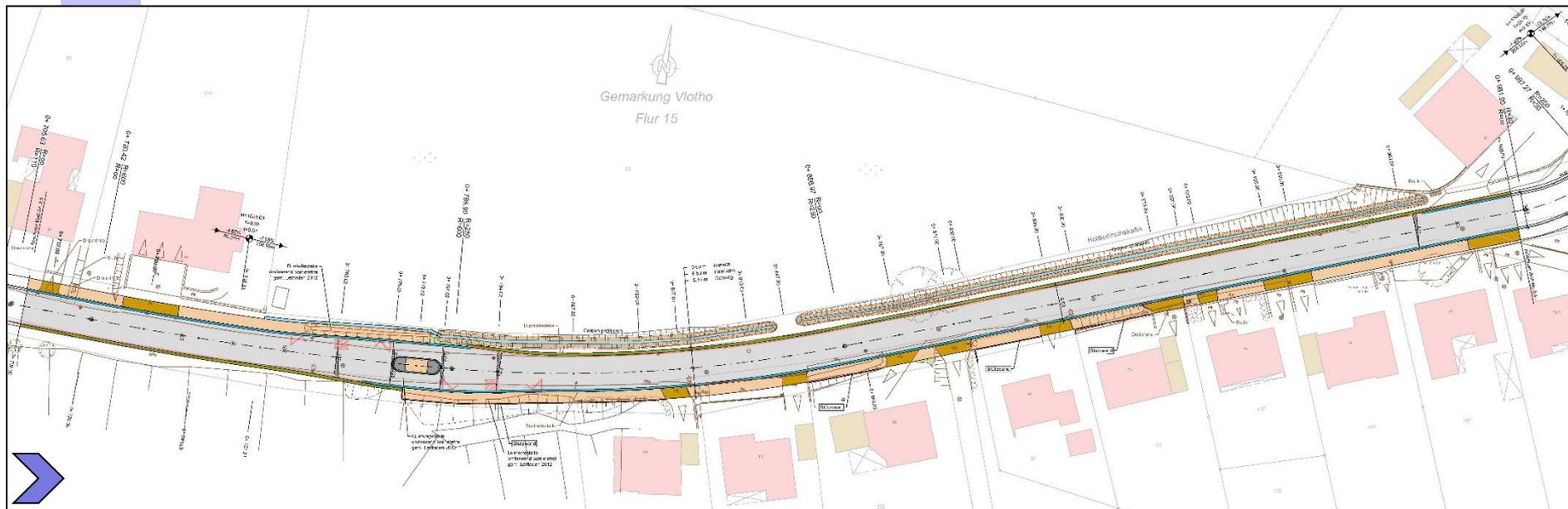
**Lageplan Höltkebruchstraße ca. Station 0+250 – 0+460**



## Lageplan Höltkebruchstraße ca. Station 0+460 – 0+710

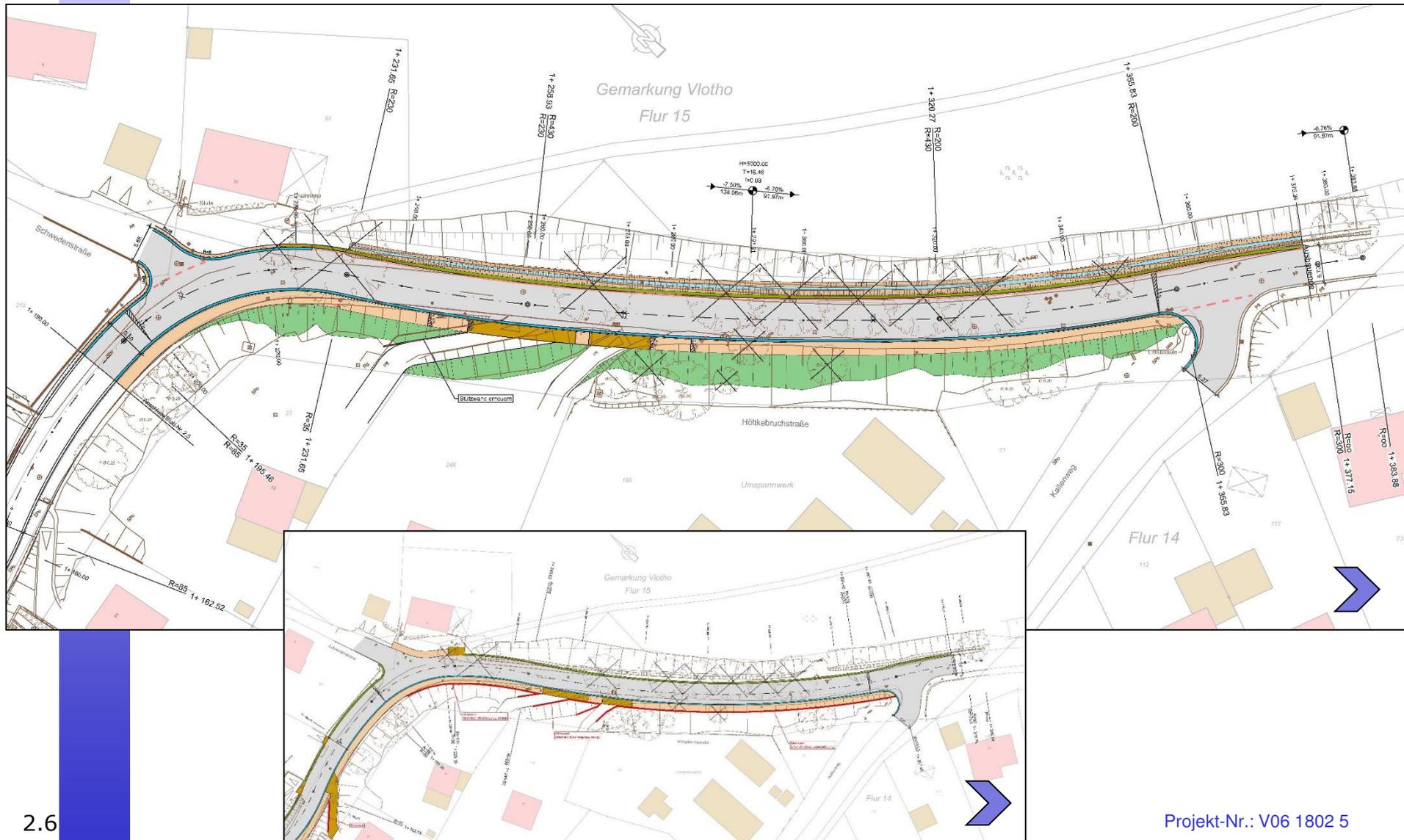


## Lageplan Höltkebruchstraße ca. Station 0+710 – 0+980





# Lageplan Höltebruchstraße ca. Station 1+200 – 1+376



## **Thema : unterirdische Infrastruktur**

- Kanalbestand – MW-Kanal
- Bestand Oberflächenentwässerung
- Kanalneubau – RW-Kanal
- Versorgungsleitungen.

## Kanalbestand – MW-Kanal

Anzahl der Haltungen im Baubereich :	38 Stück
Gesamtlänge :	rd 1.300 m
Durchmesser :	DN 250 – DN 800
Material :	BKU / Stz / PVC
Sanierungserfordernis :	8 / 38 Haltungen 42 / 78 Anschlüssen

## Kanalbestand – MW-Kanal

### Hydraulische Berechnung

- Grundlagen :
- Anschluss der Oberflächenentwässerung  
„Höltkebruchstraße“
  - Anschluss der anliegenden Grundstücke  
„ SW- / RW-Anschluss“
  - Anschluss der oberhalb liegenden MW-Systeme
  - Anschluss der unbebauten Außengebiete
  - Gesamtanschlussfläche : rd 23 ha

## Kanalbestand – MW-Kanal

Hydraulische Berechnung

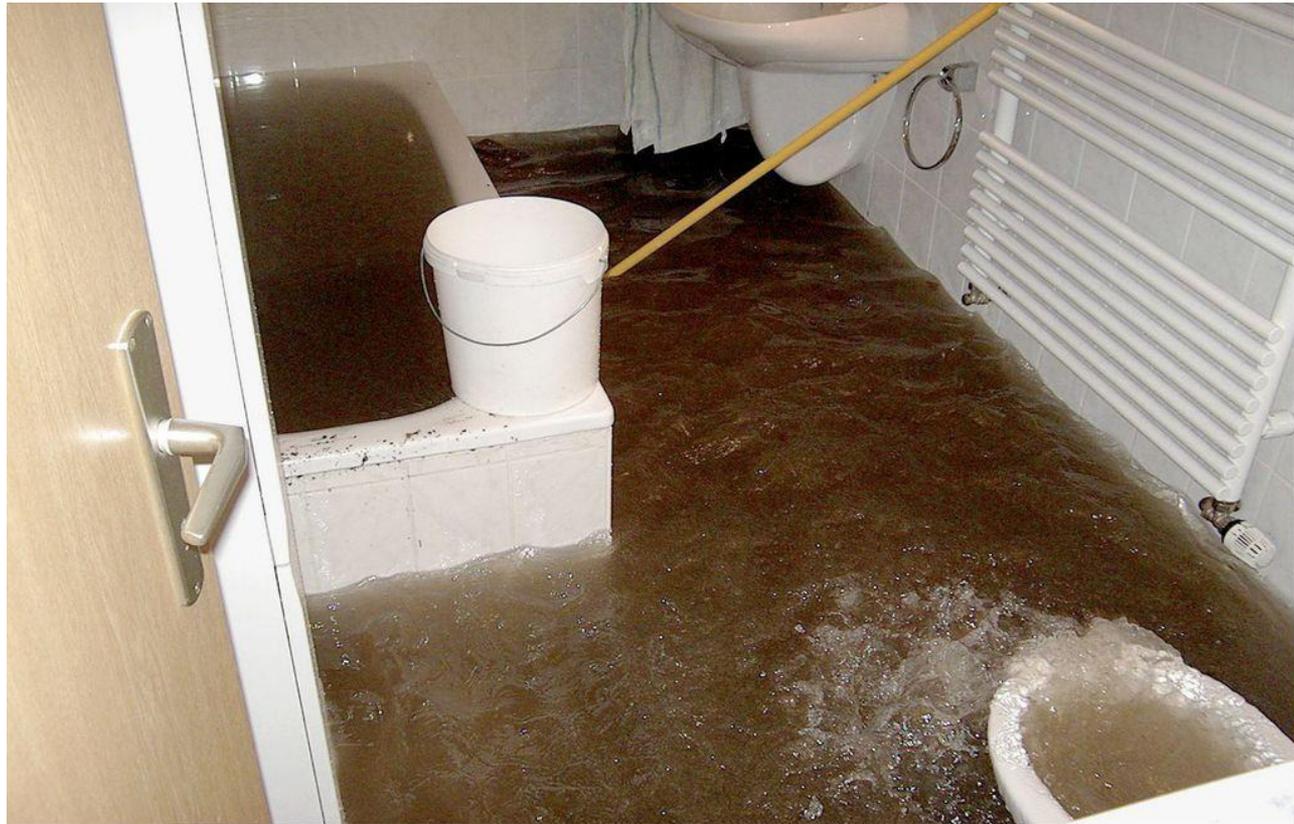
- Ergebnisse :
- Ausreichende Dimensionierung im Abschnitt „Oberbeckener Straße“ – „Ernst-Albrecht Straße“
  - kein ausreichender Querschnitt (DN 500/600) von „Ernst-Albrecht-Straße“ bis ca. 100 m vor „Kaitenweg“ mit Einstau bis kurz unter Deckeloberkante
  - ab dort ausreichender Querschnitt (DN 600/800)

## Kanalbestand – MW-Kanal

Hydraulische Berechnung

- Ergebnisse :
- eine ausreichende Dimensionierung ist **nicht** vorhanden
  - eine schadlose Ableitung des anfallenden Abwassers (Schmutz- und Regenwasser) ist **nicht** gegeben
  - Gefahr der Überflutung der tiefer liegenden Grundstücke durch den Kanaleinstau **ist vorhanden**

## Kanalbestand – MW-Kanal



## Kanalbestand – MW-Kanal

**Fazit :**

**Der Bau eines Regenwasserkanals ist  
aus technischer Sicht als  
zwingend  
erforderlich anzusehen**

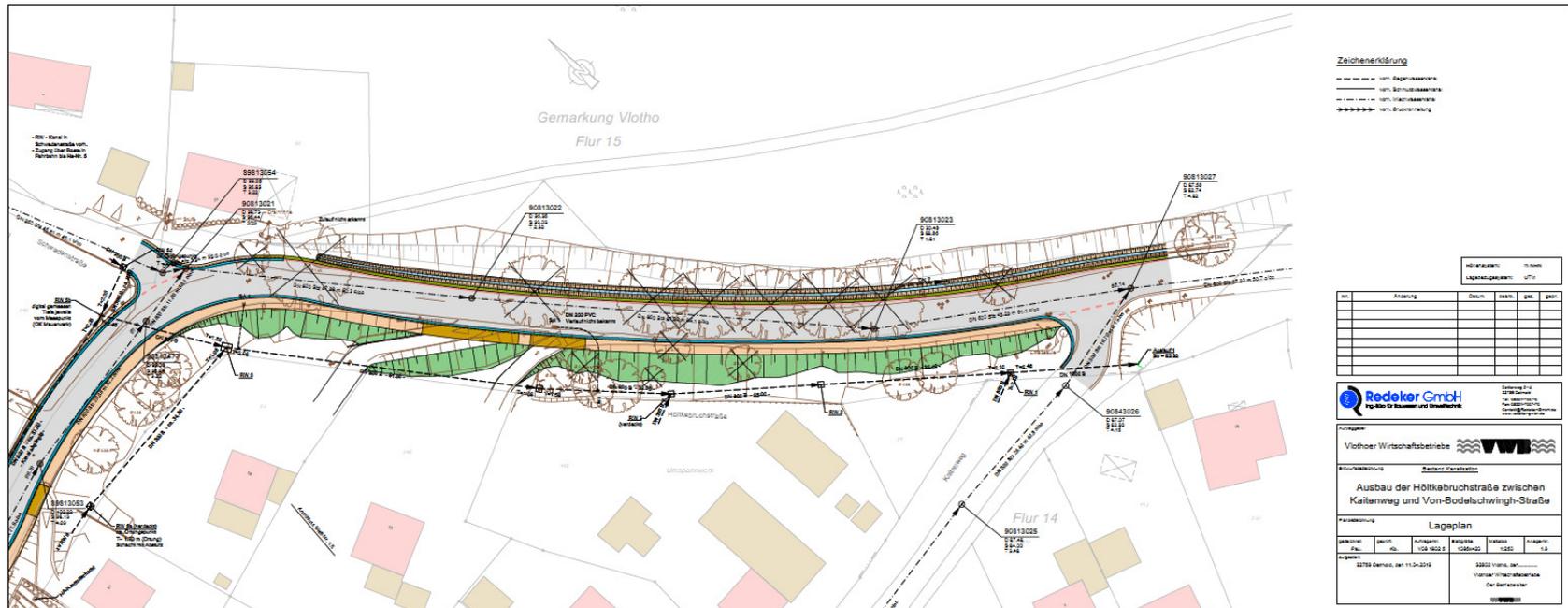
## **Bestand Oberflächenentwässerung**

Bestandserfassung durch :

- umfangreiche Kanal-TV-Inspektionen
- Wasserproben
- örtliche Schachtaufnahmen

# Bestand Oberflächenentwässerung

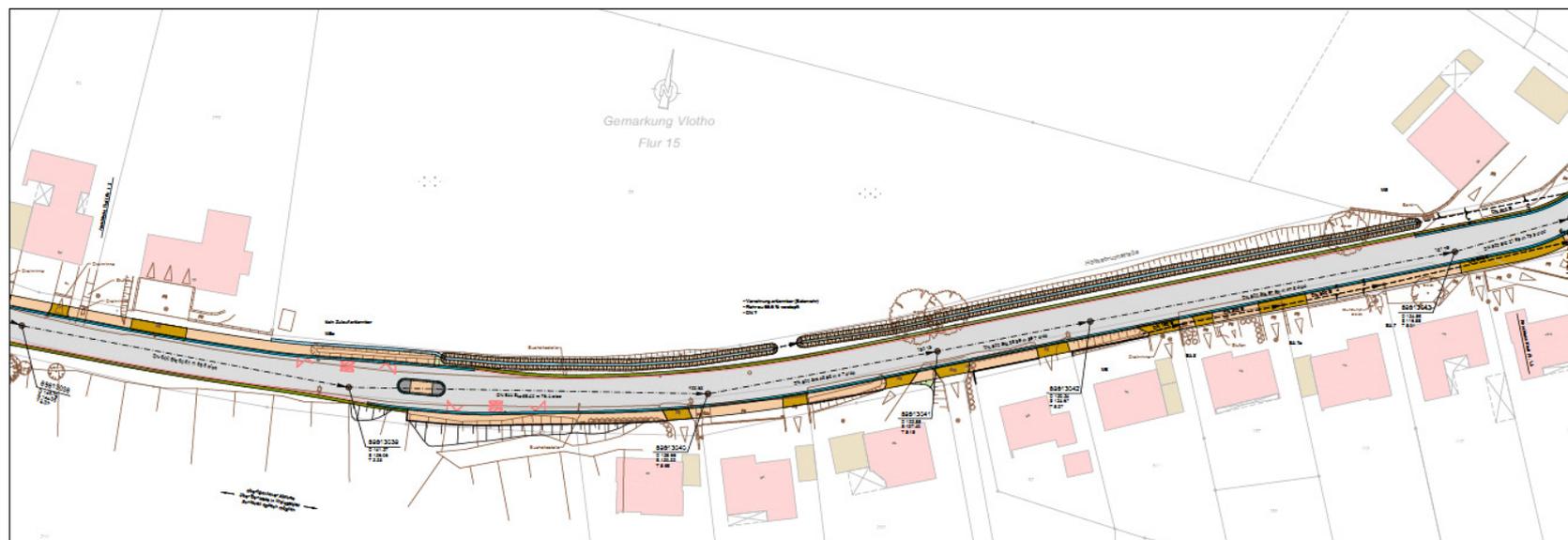
## Abschnitt Kaitenweg - Schwedenstraße





## Bestand Oberflächenentwässerung

Abschnitt Höhe Hs. Nr. 70 – Hs. Nr. 65



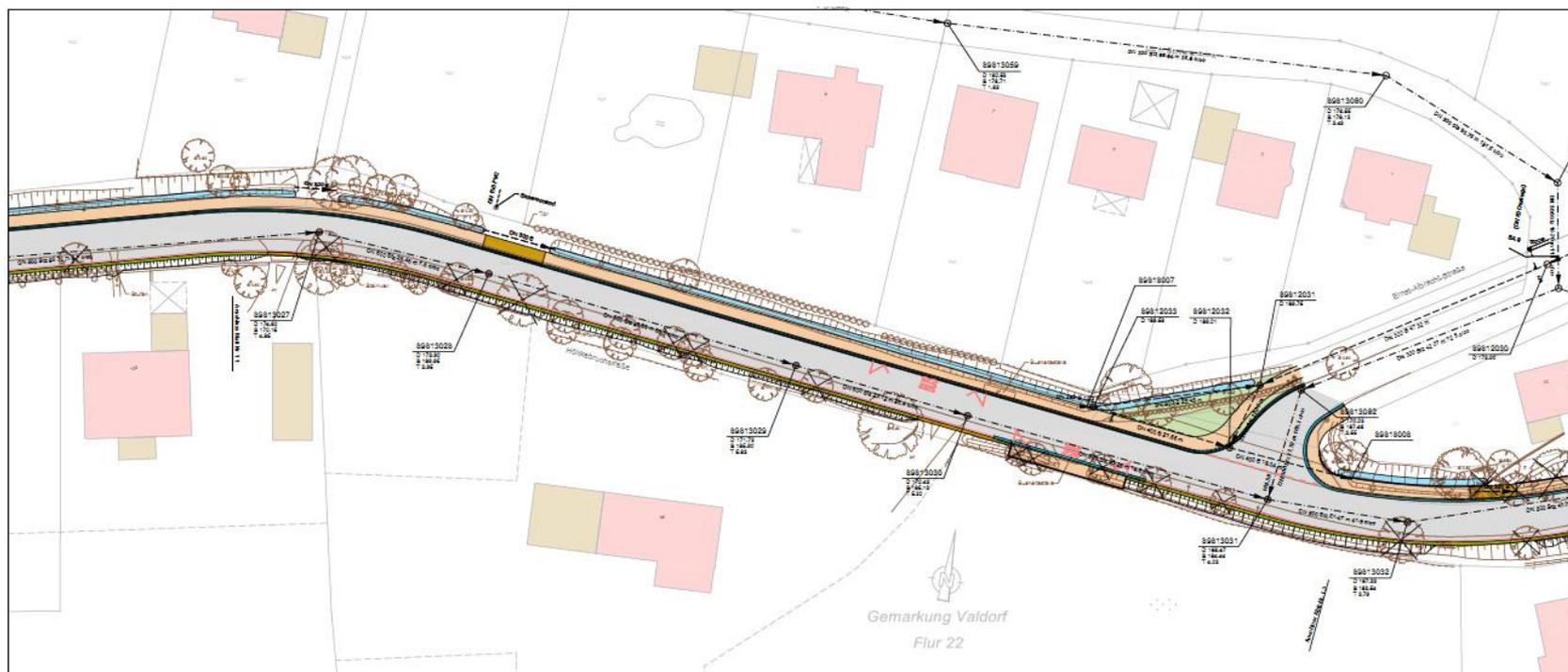
## Bestand Oberflächenentwässerung

Abschnitt Höhe Hs. Nr. 65 – Ernst-Albrecht-Straße Hs. Nr. 40



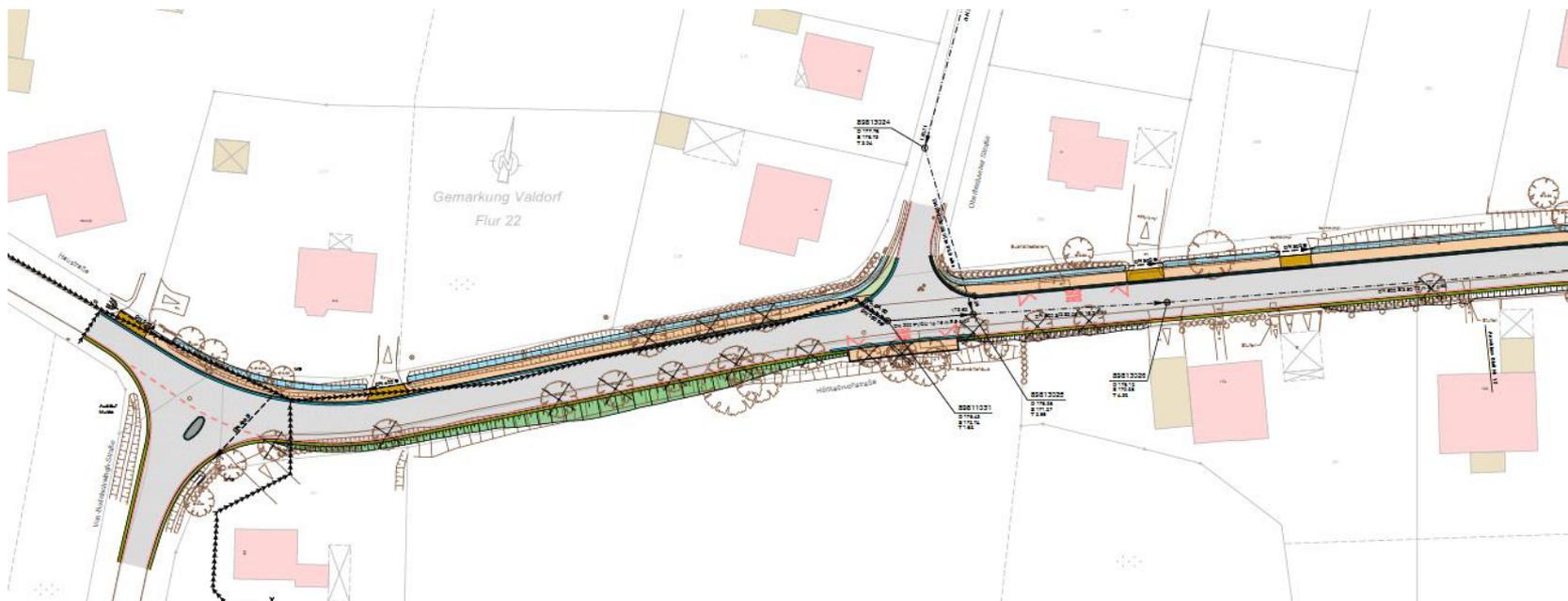
## Bestand Oberflächenentwässerung

Abschnitt Ernst-Albrecht-Straße Hs. Nr. 40 – Höhe Hs. Nr. 102



## Bestand Oberflächenentwässerung

Abschnitt Höhe Hs. Nr. 102 – von Bodelschwingh-Straße



## **Bestand jetzige Oberflächenentwässerung**

Ergebnisse :

- Kanal DN 800/900 Bereich Kaitenweg – Schwedenstraße nutzbar
- sonstige Kanäle Nordseite / Südseite abgängig und hydraulisch nicht ausreichend
- Oberflächenentwässerung der Höltkebruchstraße nicht geregelt
- Grundstücksanschlüsse vorhanden

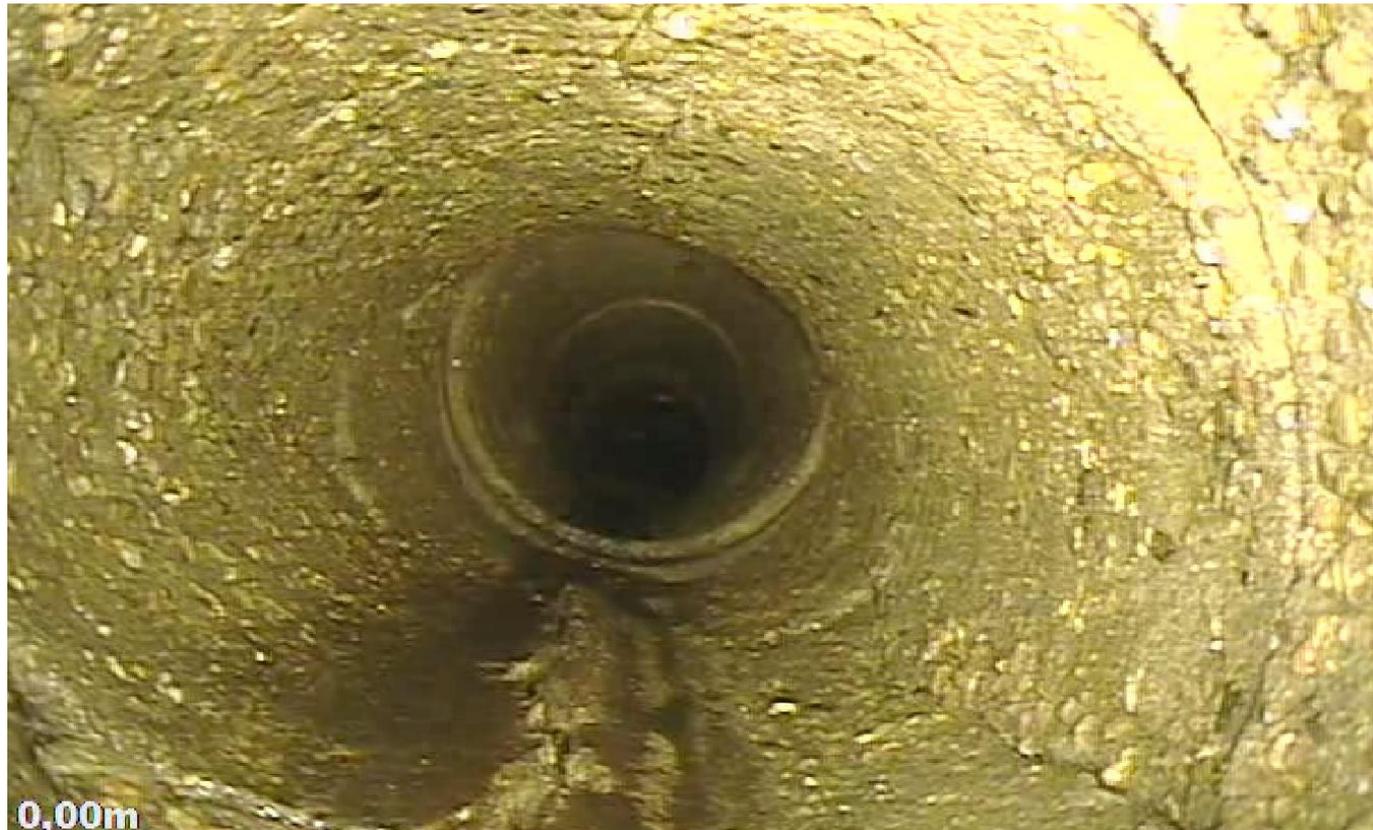
## Bestand jetzige Oberflächenentwässerung



## Bestand jetzige Oberflächenentwässerung



## Bestand jetzige Oberflächenentwässerung



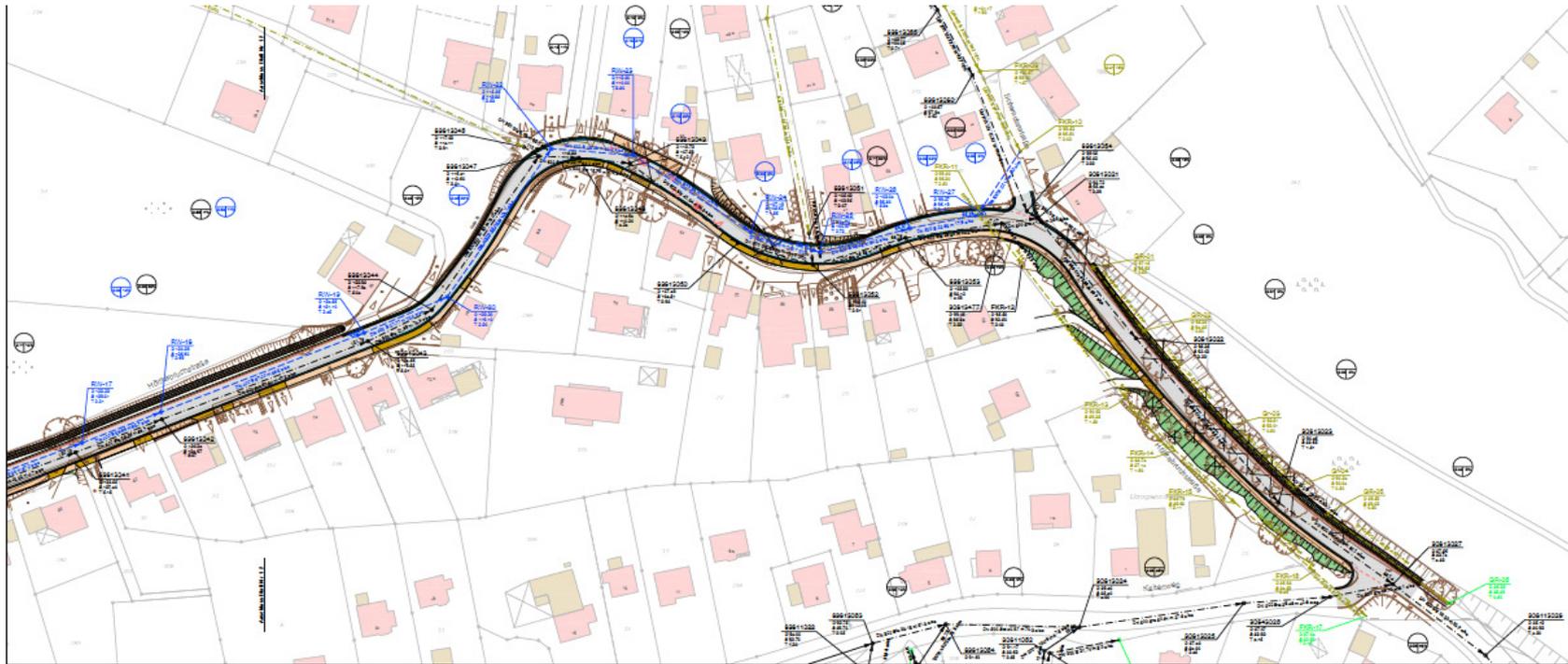
## Bestand jetzige Oberflächenentwässerung



## Bestand jetzige Oberflächenentwässerung



## Kanalneubau – RW-Kanal



## Kanalneubau – RW-Kanal



## Kanalneubau – RW-Kanal



## Kanalneubau - RW-Kanal

Zusammenfassung :

- Kanal DN 800/900 Bereich Kaitenweg – Schwedenstraße wird als Vorflutkanal genutzt
- Kanalneubau von Schwedenstraße – Oberbecksener Straße bzw. von Von-Bodelschwingh-Straße – Oberbecksener Straße
- Dimensionen : DN 400 – DN 600
- Material : Betonrohre
- Grundstücke : jedes Grundstück mind. 1 Anschluss
- Übernahme der vorh. Anschlüsse im Altbestand

## Versorgungsleitungsbau

### **Westfalen Weser Netz / Stadtwerke Vlotho Stromnetz GmbH :**

- Erneuerung einer 10-KV-Leitung von der Trafostation im Bereich Hs. Nr. 40 – Von-Bodelschwingh-Straße

## Versorgungsleitungsbau

### **Stadtwerke Vlotho GmbH :**

- Erneuerung der Gasleitung im Bereich :  
Kaitenweg – Schwedenstraße und  
Ernst-Albrecht-Straße – Oberbeckseener Straße
- Erneuerung der Wasserleitung im kompletten Baubereich

## Versorgungsleitungsbau

### **Stadt Vlotho :**

- Verlegung eines Beleuchtungskabels auf kompletter Baulänge

## Versorgungsleitungsbau

### **Telekom**

### **Unitymedia**

- Keine Änderungen am Netz geplant

## Versorgungsleitungsbau

### **Deutsche Glasfaser GmbH**

- keine Ausbauarbeiten im Baubereich geplant

## weitere geplante zeitliche Abwicklung

- **Mai 2019 :** Baubeschluss der politischen Gremien
- **Juni 2019 :** Erstellung der Ausführungsplanung
- **Juli 2019 :** Vorbereitung der Ausschreibung
- **Aug. / Sept. 2019 :** Ausschreibungs- und Vergabeverfahren
- **September 2019 :** Auftragsvergabe / Arbeitsvorbereitung
- **Oktober 2019 :** Baubeginn
- **September 2021 :** Fertigstellung der Baumaßnahme

## **Bauablauf**

- Baubeginn am Kaitenweg
- Aufteilung der Baustrecke in mehrere Abschnitte
- Versorgungsleitungsbau erfolgt parallel
- Ausführung der geschlossenen Kanalsanierung im Vorlauf

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**