Staatliches Bauamt
Aschaffenburg

Hochbau
Straßenbau

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Postfach 11 01 61 • 63717 Aschaffenburg

1. Markt Mömbris
Herrn 1. Bürgermeister Felix Wissel
Schimborner Straße 6
63776 Mömbris

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeiter	Aschaffenburg 02.12.2021
I/eh vom 02.08.2021	S11-4381.3-St 2305	Matthias Müller 206	☎ +49 (6021) 393 262 🖷 +49 (6021) 393 283 matthias.mueller@stbaab.bayern.de

St 2305;
Ausbau und Verlegung zwischen Michelbach (Herrnmühle) und Niedersteinbach

Anlage: Planung Alternativtrasse Radweg Kläranlage - Ortseingang Niedersteinbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wissel,

vielen Dank für die Übermittlung der Stellungnahme des Marktgemeinderates. Nach umfangreichen, diesbezüglich durchgeführten Überprüfungen und Untersuchungen möchten wir auf die einzelnen Punkte wie folgt eingehen:

Zu 1: Die Planung basiert auf den aktuellen einschlägigen Regeln der Technik. Soweit es unter Beachtung dieser Vorgaben möglich ist, wird bei der vorliegenden Planung das Ziel eines möglichst geringen Flächenverbrauchs verfolgt. Dies können Sie daran erkennen, dass bei der Planung an statt der in der Richtlinie vorgesehenen Regelquerschnittbreite von 8,00 m eine reduzierte Fahrbahnbreite von 7,50 m berücksichtigt wurde. Darüber hinaus haben wir auf Vorschlag der Stadt Alzenau die Busbuchten im Bereich der Dörsthöfe aus der Planung herausgenommen. Weitere Flächeneinsparpotenziale sehen wir – ohne erhebliche Einbußen hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung oder erheblich höheren Realisierungskosten (Stützmauern statt Flächeninanspruchnahme) - nicht.

. . .

Staatliches Bauamt Aschaffenburg

Postfach 11 01 61 63717 Aschaffenburg
Cornelienstraße 1 63739 Aschaffenburg
☎ 06021-393-1
🖷 06021-393-283

E-Mail und Internet

poststelle@stbaab.bayern.de
www.stbaab.bayern.de

Die durch die Maßnahme verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sind immer auszugleichen. Hierüber gibt es klare gesetzliche Regelungen bzw. Vorschriften. Die Überprüfung hinsichtlich Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde.

Zu 2.: Wir haben die vorgeschlagene Alternativtrasse für die Radwegeführung geprüft und diesbezüglich eine Planung erstellt. Die Alternativtrasse ist auf Anlage 1 dargestellt. Im Ergebnis der Überprüfung der Vor- und Nachteile der Alternativtrasse im Vergleich mit der bisherigen Vorzugstrasse bleibt folgendes festzuhalten:

- Die Alternativtrasse verläuft teils über derzeit nahezu ungestörte Naturräume, eine Bündelung der Verkehrswege wird nur im Abschnitt parallel zu den Gleisen der Kahlgrundbahn erreicht. Gemäß dem erstellten Bestands- und Konfliktplan werden entlang der Alternativtrasse Vogelreviere, Streuobstwiesen sowie geschützte Biotope und Staudenfluren beeinträchtigt bzw. tangiert. Auf 300 m Länge, von der Gemeindestraße „Auf der Wohnstadt" bis zur notwendigen Kahlbrücke, nutzt die Alternativtrasse einen bestehenden Feldweg. Auch im dortigen, augenscheinlich weniger sensiblen Abschnitt wird in die Natur und die Landschaft, u. a. die vorhandenen Gäben mit naturnaher Entwicklung, Reptilien- und Heuschreckenzonen sowie Vogel Reviere eingegriffen.

- Seitens des Wasserwirtschaftsamts wird eine Wegeführung unmittelbar entlang bzw. im Nahraum des Gewässers Kahl abgelehnt. Um dem Fließgewässer mehr Platz für eine natürliche Gewässerentwicklung zu geben und zur Förderung der Gewässerökologie muss der Abstand des Weges zum Ufer der Kahl deutlich vergrößert werden (10 m Uferschutzstreifen). Folglich würde die Alternativtrasse erhebliche Eingriffe in private Grundstücke bewirken bzw. sie kann nicht auf dem Grundstück des bestehenden unbefestigten Wegs angelegt werden.

- Zur Überquerung der Kahl und zum Anschluss an den bestehenden Radweg wird ein zusätzliches Brückenbauwerk über die Kahl erforderlich. Die Bruttokosten hierfür liegen nach einer groben Schätzung bei ca. 400.000 €.

- Bisher wird die Gewässerkreuzung mit dem Geiselbach für die Staatsstraße und den Radweg mit einem Bauwerk ausgeführt. Für die Alternativtrasse wird ein separates Brückenbauwerk über den Geiselbach notwendig. Das Bauwerk muss als Einzelbauwerk

. . .

errichtet werden. Die Mehrkosten für die getrennte Ausführung des Bauwerks unter Berücksichtigung der zusätzlichen notwendigen Bauwerkslängen für Bankett und Böschung liegen grob geschätzt bei ca. 100.000 €.

- Die Streckenlänge ist bei der Vorzugstrasse und der Alternativtrasse entlang der Kahl annähernd gleich, so dass insbesondere für den Alltagsradler gegenüber dem unselbstständigen Trassenverlauf entlang der Staatsstraße keine Vorteile zu erkennen sind.

- Die Grundstücke Fl.-Nrn. 13669, 13670, 13671, 13672, 13673, 13674, 13675 und 13676 der Gemarkung Michelbach können durch die Alternativplanung nicht erschlossen werden. Zur Sicherstellung der Erschließung dieser Grundstücke sind weitere Wirtschaftswege notwendig. Folglich muss zwischen der Alternativtrasse und diesen Grundstücken eine weitere Wegeverbindung geschaffen werden. Die kürzeste Verbindung (evtl. über die private Fl.-Nr. 13683, Gemarkung Michelbach) würde einen zusätzlichen Wegebau von 110 m erfordern. Eine weitere Möglichkeit bestünde über die Fl.-Nr. 13678 der Gemarkung Michelbach, welche dem Zweckverband Abwasserbeseitigung Kahlgrund als Zufahrt zu ihren Anlagen dient, und einem zusätzlich zwischen Bau-km 1+900 und 2+010 anzulegenden Parallelweg zur St 2305. Auch in diesem Fall wird ein zusätzlicher Wegebau von ca. 110 m notwendig.

- Die Alternativtrasse verläuft abseits der Bebauung und abseits des Straßenraums der St 2305. Über annähernd den gesamten Streckenverlauf besteht überhaupt keine Blickbeziehung zu anderen Verkehrsteilnehmern oder zu bewohnten Bereichen. Die Akzeptanz diese Trasse gerade bei Schlechtwetter oder Dunkelheit ist infolge der nicht gegebenen „sozialen Sicherheit" bzw. Einsehbarkeit von häufig frequentierten Flächen eingeschränkt.

- Bei der baulichen Umsetzung des Projektes werden am Böschungsfuß der Staatsstraße, parallel zur neuen St 2305, Flächen für eine Baustraße oder als Arbeitsraum benötigt. Für die Erschließung der Kläranlage und des dortigen Gewerbebetriebes muss darüber hinaus während der Bauzeit die Andienung mit Schwerverkehrsfahrzeugen gewährleistet sein. Diese Anforderungen für die Bauphase könnten durch Einbezug des neuen Radwegs entlang der Staatsstraße in das Baustellenerschließungskonzept gewährleistet werden. Bei Wahl der Alternativtrasse kann diese wegen des Streckenverlaufs und der nicht schwerverkehrstauglichen Bauwerke nicht Bestandteil des Baustellenerschließungskonzepts werden. Zur Erschließung während der Bauzeit sind deshalb

. . .

weitere zusätzliche Maßnahmen notwendig, die weitere Eingriffe in bisher unberührte Bereiche auslösen.

- Im Schreiben des Bay. Staatsministeriums Wohnen, Bau und Verkehr Nr. StMB-43-43526-3-8-6 vom 16.07.2020 wird auf die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" verwiesen, welche auch für Staatsstraßen heranzuziehen sind. Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Gebiete und/oder um die Entflechtungswirkung durch kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindungen zu steigern, können andere Straßen und Wege einbezogen werden. Diese vorgenannten Punkte treffen auf die vorgeschlagene alternative Radwegeführung nicht zu, so dass die Finanzierung der Alternativtrasse durch den Freistaat Bayern nicht gesichert ist. Aus unserer Sicht ist die vorgeschlagene Alternativtrasse als eine kommunale Wirtschaftswegebaumaßnahme einzustufen.

- Der Einmündungsbereich der Gemeindestraße „Auf der Wohnstadt" in die St 2305 wäre im Hinblick auf den Radverkehr umzuplanen. Vor allem für den von Mömbris in Richtung Alzenau gerichteten Radverkehr, der im unmittelbaren Einmündungsbereich als Linksabbieger von der Gemeindestraße in den Radweg geführt werden muss, ist die Situation (auch derzeit schon) bedenklich. Zur Verbesserung dieser Situation müsste eine Lösung entwickelt werden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche bauliche Eingriffe in das vorhandene Brückenbauwerk verursachen würde. Zur Verbesserung der Situation bestehen zwei Möglichkeiten:
  1. Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn der Gemeindestraße
  Die Radfahrer werden auf der Fahrbahn der Gemeindestraße „Auf der Wohnstadt" in Richtung Norden geführt und hierfür wird auf der Ostseite des Brückenwiderlagers eine Aufnahmefläche vorsehen, die ein sicheres, jedoch indirektes Queren des Einmündungsbereiches ermöglicht. Allerdings bestehen Zweifel, ob diese Führung von den Radfahrern angenommen wird. Nachfolgend eine Prinzipdarstellung dieser Lösung (ggf. kann auf den Tropfen in der Einmündung verzichtet werden):

. . .

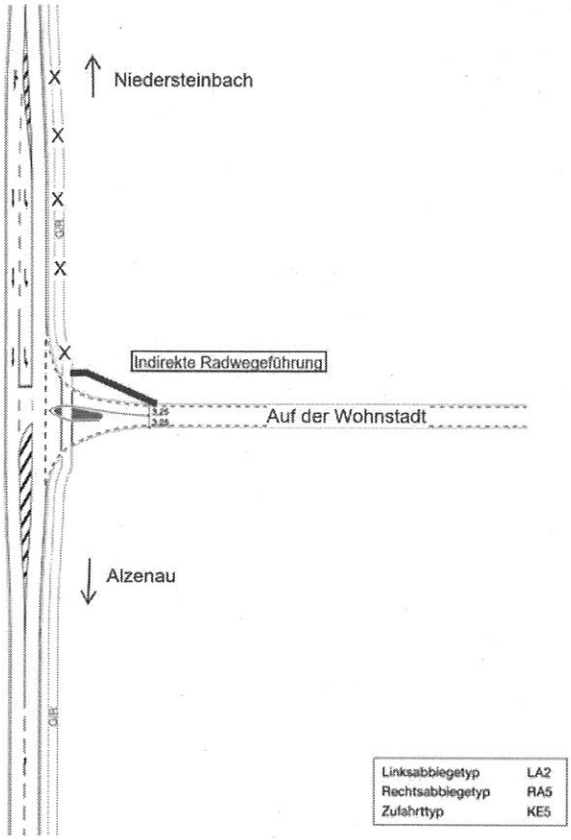

Bild:
Beispiel für eine Einmündung, übergeordnete Straße der Entwurfsklasse III (St 2305) untergeordnete Straße Entwurfsklasse IV (Straßenbau A-Z 3602 / Landstraßen / Anlage / Richtlinien / RAL);

2. Führung der Radfahrer bereits am Bahnübergang auf der Gemeindestraße
Alternativ könnte die Führung der Radfahrer schon am Bahnübergang der Gemeindestraße Auf der Wohnstadt auf der westlichen Fahrbahnseite erfolgen.

Bei beiden Lösungen muss das Brückenbauwerk entsprechend angepasst/verbreitert/umgebaut (ggf. Neubau erforderlich) werden, was zu erheblichen Mehrkosten führt.

- Die entwickelten Radweglösungen sind alle für den sogenannten Alltagsradverkehr entworfen. Für diesen sind kurze Streckenlängen, ebene asphaltierte Oberflächen und „Soziale Kontrolle“ sehr wichtig. Die Belange des Freizeitverkehrs weichen hiervon ab. Ein landschaftlich reizvollerer Streckenverlauf ist für den Alltagsradverkehr von untergeordneter Bedeutung.

Nach Abwägung der oben genannten Punkte stellt u. E. die gewählte Linienführung entlang der Staatsstraße eindeutig die zu favorisierende Lösung dar.

. . .

Zu 3.: Die Beibehaltung der bestehenden Trasse im Abschnitt zwischen der Hessenkurve und dem Ortseingang von Niedersteinbach hat erhebliche Nachteile. Im Folgenden gehen wir auf die u. E. wesentlichen Punkte ein:

- Geschwindigkeit:
  Mit dem Bau der Straße entsprechend der Linienführung des Bestandes würden die unzureichenden Verkehrsverhältnisse, die derzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h erfordern, keine Verbesserung erfahren und müssten bestehen bleiben. Das kann aufgrund der Verkehrsbedeutung der Straße sowie der bestehenden Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung kein Planungsziel für diese überörtliche Straßenverbindung sein. Die vorhandene Straße ist im Hinblick auf die Bausubstanz nicht ausreichend tragfähig und am Ende der Lebensdauer. Im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme müsste der gesamte Fahrbahnaufbau erneuert werden. Der hierfür erforderliche Aufwand entspricht in etwa dem eines Neubaus der Straße. Deshalb ist es völlig verfehlt an bestehenden Unzulänglichkeiten der Linienführung dieser Straße festzuhalten. Die Planung der Staatsstraße wurde auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) für die Entwurfsklasse III und für eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h erarbeitet. Am Ortseingang von Niedersteinbach ist infolge der Einmündung der Erschließungsstraße bei Bau-km 2+270 und der hieran anschließenden Überquerungshilfe davon auszugehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt wird. D.h. die vorliegende Planung für die Staatsstraße führt dazu, dass am Ortseingang von Niedersteinbach eine Geschwindigkeitsreduzierung entsteht. Für die Anordnung der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Verkehrsbehörde im LRA AB zuständig.

- Knotenpunkte:
  Im Bereich des Sportplatzes bzw. des Anwesens Dirker müssten statt der geplanten mit einer mit Linksabbiegespur gesicherten Einmündung alternativ mindestens 3 Einzeleinmündungen ungesichert an die Staatsstraße angebunden werden. Aufgrund des geringen Abstands zwischen diesen Einzeleinmündungen können dort keine Linksabbiegespuren angelegt werden. Insbesondere wegen des dort zu erwartenden Schwerverkehrsaufkommens (u. a. Holzabfuhr mit Langfahrzeugen) sind erhebliche Sicherheitsdefizite zu erwarten.

. . .

- Sichtverhältnisse auf der Staatsstraße:
  Da die Kurvenradien der Bestandstrassierung der Staatsstraße deutlich unterhalb der für die anzuwendende Entwurfsklasse notwendigen Kurvenradien liegen gehen wir davon aus, dass die erforderlichen Sichtfelder an den privaten Zufahrten nicht hergestellt bzw. nur mit erheblichem Aufwand und entsprechenden Eingriffen in die Grundstücke hergestellt werden können.

- Übergang von der Freistrecke zur innerörtlichen Straße:
  Die Linienführung im Bereich des Übergangs von der Außerortsstrecke in den Streckenabschnitt mit Erschließungsfunktion kann im Bestand nicht richtlinienkonform umgesetzt werden. Die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen machen hier eindeutige Vorgaben in Verbindung mit der einzuhaltenden Radienfolge einer Relationstrassierung. An den vorhandenen Kurvenradius R = 256 m (entspricht dem Mindestradius) außerorts müsste zur Herstellung einer sicheren Straßenführung mindestens ein R = 150 m anschließen. Die Bestandtrassierung weißt dort allerdings lediglich einen viel zu kleinen Kurvenradius von R = 70 m auf. An solchen ungenügenden Übergängen treten oftmals Unfallhäufungspunkte auf.

- Fußgänger- und Radverkehr:
  Ein Planungsziel des Bauvorhabens ist, für die Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Abzweig zum Teufelsgrund und Niedersteinbach eine gesicherte Wegeführung anzubieten. Hierfür muss ein Weg mit mindestens 2,5 m Breite zuzüglich der Bankettbreite und Entwässerungseinrichtungen angelegt werden. Die geplante Staatsstraße wurde so trassiert, dass Sie möglichst nahe an der alten, bestehenden St 2305 verläuft. Würde man auf die parallele Straßenerschließung im Bereich des Sportplatzes verzichten, könnte bei 6 m Fahrbahnbreite der bestehenden St 2305 die neue Fahrbahn bestenfalls um 3,5 m weiter nach Osten, also Richtung Sportplatz, verschoben werden. Darüber hinaus würde bei Beibehaltung der bestehenden Straßentrasse zur Anlage des Geh- und Radweges auf jeden Fall Grunderwerb aus den **hessischen** Fl.-Nrn. 46/1 und 50/1 sowie der Fl.-Nr. 4137 Gemarkung Niedersteinbach notwendig.

- Stellungname des Bauministeriums zur Planung:
  Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer hat auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Christian Zwanziger, Patrick Friedl, Kerstin Celina und Paul Knoblach vom 07.07.2021 betreffend „St 2305 Ausbau Michelbach (Herrnmühle) – Niedersteinbach“ wie folgt geantwortet:

. . .

„Im Vergleich der Null-Variante mit einem bestandsnahen Ausbau überwiegen die Vorteile des bestandsnahen Ausbaus. Im Unterschied zur Null-Variante, bei der lediglich der derzeitige Bestand erhalten wird, werden beim bestandsnahen Ausbau mit grundhafter Straßenerneuerung die Defizite der Straßensubstanz, der Linienführung und des Straßenquerschnittes behoben. Die Straßenausbauplanung ist auf Basis der zulässigen Mindesttrassierungsparameter erfolgt. Eine Unterschreitung dieser Mindestwerte ist bei der vorliegenden sehr hohen Verkehrsbelastung **nicht zu verantworten**."

Zu 4.: Die Planung berücksichtigt bereits eine entsprechende Entsiegelung der vormaligen Straßenflächen. So werden bei Bau-km 0+250, 0+600, 1+050, 1+325, 1+750 und 2+000 die alte Fahrbahn gänzlich zurückgebaut und Grünflächen angelegt. Diese entsiegelten Flächen haben zusätzlich noch die Funktion den durch die Straße verdrängten Retentionsraum auszugleichen. Darüber hinaus sollen dort auch naturschutzrechtliche Ausgleichmaßnahmen durchgeführt werden.

Zu 5.: Es ist beabsichtigt, die Hochwasserschutzmauern bei Brücken so zu gestalten, dass sie sich in das vorhandene Umfeld integrieren. Hier wäre eine Ausführung mit regionalen Natursteinen in Anlehnung an die dortige Gestaltung des Ehrenmals südlich der Wendelinusbrücke, möglich. Die gestalterischen Fragen werden selbstverständlich mit dem Markt Mömbris abgestimmt.

Zu 6.: Die Einmündung der Wendelinusstraße in die St 2305 wurde richtlinienkonform geplant. Die notwendigen Sichtweiten können sicher eingehalten werden und mit der vorgelagerten Querungshilfe wird der Ortseinfahrtsbereich für die Verkehrsteilnehmer erkennbar und damit quasi angekündigt. Die künftigen Verkehrsbelastungen werden sich voraussichtlich gegenüber den heutigen Verhältnissen kaum verändern, so dass auch die Leistungsfähigkeit des bestehenden Knotenpunktes gewährleistet ist. Die Möglichkeit einer späteren Nachrüstung des Knotens mit einer Lichtsignalanlage kann bei der baulichen Umsetzung berücksichtigt werden.
Ein Kreisverkehrsplatz bietet an dieser Stelle weder bauliche noch verkehrliche Vorteile und wird daher nicht weiterverfolgt. Dessen Außendurchmesser müsste 35 bis 40 m zuzüglich notwendiger Entwässerungseinrichtungen betragen. Die Baukosten für einen Kreisverkehrsplatz liegen grob geschätzt bei ca. 800.000 €. Aufgrund der dort vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie der Nähe zur Kahl können die Kosten leicht auch deutlich höher werden.

. . .

Technisch ist es auch fraglich, ob der Anschluss der Wendelinusbrücke an den Kreisverkehrsplatz ohne Eingriffe in das Bauwerk hergestellt werden kann. Darüber hinaus wäre auch noch eine Lösung bezüglich der Anbindung des Rauhwiesenwegs und der dortigen Buswendeschleife zu suchen. Für eine Änderung der Knotenpunktsform an der Einmündung der Wendelinusstraße in die St 2305 besteht aus unserer Sicht keine Veranlassung.

Zu 7.: Siehe hierzu unsere Ausführungen zu Punkt 3.

Zu 8.: Gerne sind wir dazu bereit, unsere Untersuchungen Ihrer Vorschläge in Ihren Gremien vorzustellen und die Hintergründe, die zu unseren Entscheidungen geführt haben zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Schwab
Ltd. Baudirektor