

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Die mit T gekennzeichneten Blätter ergänzen die alte Fassung vom 29.10.2012 aufgrund der Planänderung vom 09.05.2018

Planfeststellung

Bundesstraße B 26

Darmstädter Straße, Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ in Aschaffenburg

Ausbau

von Abschnitt 140, Station 1,170 bis 2,520

Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+350

Aufgestellt:

Aschaffenburg, 29.10.2012 / 09.05.2018

Staatliches Bauamt Aschaffenburg



Klaus Schwab
Ltd. Baudirektor

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGEN	4
1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS	6
1.1 Standort, Lage im Straßennetz	6
1.2 Vorgeschichte der Planung	6
1.3 Planerische Beschreibung	2
1.4 Straßenbauliche Beschreibung	8
1.4.1 Länge und Querschnitt	8
1.4.2 Kostenträger	8
1.4.3 Strecken- und Verkehrscharakteristik	9
2 NOTWENDIGKEIT DES VORHABENS	10
2.1 Bedarfsplanung Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	10
2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele	11
2.3 Zweck des Vorhabens – Anforderung an die Straßen-Infrastruktur	12
2.3.1 Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes	12
2.3.2 Verbesserung und/oder Vereinheitlichung der Streckencharakteristik	13
2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	13
2.3.4 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für Straßennutzer	14
2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	14
3 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	16
3.1 Beschreibung der Plantrasse	16
3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	16
3.3 Beurteilung der Trasse	17
3.3.1 Raumordnung/Städtebau	17
3.3.2 Verkehrsverhältnisse	17
3.3.3 Straßen – Infrastruktur	18
3.3.4 Umweltverträglichkeit	18
3.3.4.1 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	18
3.3.4.2 Lärm, Schadstoffe, und sonstige Beeinträchtigungen	19
3.3.4.3 Natur und Landschaft	19
3.3.4.4 Land- und Forstwirtschaft	20
3.3.4.5 Flächenbedarf	20
3.3.4.6 Wassergewinnungsgebiete/Überschwemmungsgebiete	21
3.3.4.7 Bebaute Gebiete	21
3.3.4.8 Denkmalschutz	21
3.4 Aussagen Dritter	21
3.5 Gesamtbewertung	22
4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	24
4.1 Trassierung	26
4.1.1 Zwangspunkte	26
4.1.2 Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung	27
4.1.3 Ergebnis der Sichtweitenanalyse	27
4.1.4 Räumliche Linienführung	27
4.2 Querschnitt	28

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.2.1	Befestigung der Fahrbahn	30
4.2.2	Einordnung der Schallschutzmaßnahmen im Querschnitt	32
4.2.3	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	32
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderung im Wegenetz	33
4.3.1	Knotenpunkt in Bau-km 0+225 „Hafen West“	33
4.3.2	Knotenpunkt in Bau-km 0+945 „Hafen Mitte“	34
4.3.3	Knotenpunkt Bau-km 1+020 Einmündung Straße zum Landschaftspark Schönbusch	36
4.3.4	Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz	37
4.4	Verkehrssicherheit der gewählten Lösung	39
4.5	Baugrund und Erdarbeiten	39
4.5.1	Bodenarten	39
4.5.2	Grundwasser	39
4.5.3	Frostempfindlichkeit	40
4.5.4	Umfang der Erdarbeiten / Mengenbilanz	40
4.6	Entwässerung	40
4.7	Ingenieurbauwerke	41
4.8	Straßenausstattung	41
4.9	Besondere Anlagen	42
4.10	Öffentliche Verkehrsanlagen	42
4.11	Leitungen	42
4.12	Ausbau von Gewässern	43
5	SCHUTZMAßNAHMEN	44
5.1	Verkehrslärmschutzmaßnahmen	44
5.2	Schutz vor Luftschadstoffen	46
5.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	46
5.4	Sonstige Schutzmaßnahmen	46
6	AUSGLEICHSMÄßNAHMEN ZUR ERHALTUNG VON ÜBERSCHWEMMUNGSGBIETEN	47
7	AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN ZUM SCHUTZ VON NATUR UND LANDSCHAFT	47
7.1	Kompensationsmaßnahmen / Forstrechtlicher Ausgleich	47
7.2	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	47
8	EVTL. SICHERUNGSMÄßNAHMEN (SPEZ. AUSGLEICH) HINSICHTLICH NATURA 2000	48
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	49

**Anlage 1: Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16
UVPG zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP Bericht)**

Anlage 2: Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

ABKÜRZUNGEN

A	Autobahn
AB	Landkreis Aschaffenburg
ATV	Abwassertechnische Vereinigung
AVG	Aschaffener Versorgungs-GmbH
B	Bundesstraße
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜSTRA	Bahnübergangssteuerungsanlage
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
d.h:	das heißt
DStrO	(Lärm-)Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
DVWK	Deutscher Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V.
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln
Fl.-Nr.	Flurnummer
gem.	gemäß
GOK	Geländeoberkante
ha	Hektar
HBS	"Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)"
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden
km	Kilometer
KOSTRA	Koordinierte Starkniederschlags-Regionalisierungs-Auswertungen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
max.	maximal
m. ü. NN	Meter über Normalnull

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Nr.		Nummer
o.Ä		oder Ähnliches
ÖPNV		öffentlicher Personennahverkehr
RAS		Richtlinie für die Anlage von Straßen
RAS	-N	Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS	-L	Teil: Linienführung
RAS	-K-1	Teil: Plangleiche Knotenpunkte
RAS	-Q	Teil: Querschnitte
RAL		Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS	-Ew	Teil: Entwässerung
RAS		Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN		Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWag		Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RiZaK-88		Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten - Ausgabe 1988
RPS		Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen
RStO		"Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen"
saP		spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SSV		Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung
St		Staatsstraße
StVO		Straßenverkehrs-Ordnung
SV		Schwerverkehr
u. GOK		unter Gelände Oberkante
UVP		Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG		Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v.a.		vor allem
z.B.		zum Beispiel

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

1.1 Standort, Lage im Straßennetz

Die Bundesstraße 26 bindet aus Darmstadt (Hessen) kommend am Stadtring der Stadt Aschaffenburg an und führt dann in nordöstlicher Richtung weiter über Lohr am Main, Karlstadt, Arnstein nach Schweinfurt. Die B 26 verbindet somit die beiden Oberzentren Aschaffenburg und Darmstadt über die Mittelzentren Babenhausen, Dieburg und Großumstadt direkt miteinander. Westlich von Aschaffenburg ist die B 26 an die zweibahnige B 469 angebunden, so dass von Süden her aus den Mittelzentren Miltenberg, Obernburg, Eisenfeld und Erlenbach a. Main und von Norden her über die Bundesautobahnen A 3 und A 45 starker Verkehr in das Stadtgebiet Aschaffenburg geführt wird. Zu dieser Zubringerfunktion übernimmt die B 26 im Stadtgebiet eine wichtige Verteiler- und Erschließungsfunktion. Sie dient somit gleichermaßen dem Erholungs-, Wirtschafts- und Berufsverkehr. Die Anbindung an den Großraum Rhein-Main und die direkte Verflechtung mit den Zentren Darmstadt, Frankfurt a. Main und Hanau bedingt auf der B 26 ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen.

Die Maßnahme liegt auf dem Gebiet der Stadt Aschaffenburg.

1.2 Vorgeschichte der Planung

Bereits seit 1990 gibt es Überlegungen zum Ausbau der B 26. Damals wurde im Auftrag der Stadt Aschaffenburg eine erste Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die das zu erwartende Verkehrsaufkommen (Prognosejahr 2010) unter Berücksichtigung der geplanten Strukturentwicklungen im Untersuchungsraum zwischen der B 26, dem Äußeren Stadtring, der St 3115 und der AB 16 aufzeigen sollte.

Im Fernstraßenausbaugesetz, Anlage „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993“ war der 4-streifige Ausbau der B 26 vom Stadtring Aschaffenburg bis zur B 469 im weiteren Bedarf enthalten. Bei der Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes im Jahr 2000 wurde jedoch wegen Abstufungsabsichten des Bundes, welche vor allem parallel zur Autobahn verlaufende Bundesstraßen und somit auch die B 26 betrafen, dieser Ausbauplanung nicht wieder aufgenommen.

In den folgenden Jahren wurden von der Stadt Aschaffenburg zusammen mit dem staatlichen Bauamt einzelne Konzepte zur Knotenpunktertüchtigung erarbeitet.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die in den Jahren 2007 und 2009 durchgeführten Verkehrszählungen an den Knotenpunkten der B 26 zeigten, dass sich die bereits bestehenden Verkehrsprobleme (stauender Verkehr, Gefährdung querender Fußgänger, Abbiegeprobleme Schwerverkehr, etc.) weiter verschärfen werden. Aufbauend auf diesen Daten wurden Prognoseberechnungen für das Jahr 2025 aufgestellt, die als Grundlage für die Kapazitätsprüfung mittels Verkehrssimulation herangezogen wurden.

2009 wurde mit der Voruntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssituation der B 26 im Bereich der Knotenpunkte „Hafen West“ bis „Hafen Mitte“ begonnen. Am 23.11.2009 wurden dem Stadtrat die Ergebnisse vorgestellt. Er stimmte mit Beschluss vom 23.11.2009 dem Ausbaukonzept zu.

Drei Jahre später leitete die Regierung von Unterfranken das Planfeststellungsverfahren für den genannten Streckenabschnitt ein und beteiligte die Stadt Aschaffenburg. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens befürwortete der Stadtrat mit Beschluss vom 15.07.2013 mehrheitlich die Ausbauüberlegungen für diesen Abschnitt.

In Folge dieses Beschlusses gründete sich eine Bürgerinitiative, die die Planung des Staatlichen Bauamtes ablehnte. Insbesondere wurde die Ausbildung der Knotenpunkte, die Anzahl der Fahrspuren, die Verkehrsprognose und die geplante Schutzwand entlang dem Schönbusch kritisiert. Am 02.02.2014 wurde ein Bürgerentscheid „Keine Stadtautobahn“ von der Stadt Aschaffenburg zu dem vorliegenden Ausbauvorhaben durchgeführt.

Das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme, für das es am 21.10.2013 bereits einen Erörterungstermin gab, ruhte seit dem Bürgerentscheid.

Die Forderungen aus dem Bürgerentscheid vom 02.02.2014 wurden in insgesamt 7 Gesprächsrunden abgearbeitet.

Der Runde Tisch mit Vertretern der Stadt Aschaffenburg, des Staatlichen Bauamtes, des Bayernhafens und der Gegner des Projektes beschäftigte sich intensiv mit Planungsvarianten für den Ausbau der B 26, da auch von der Gegnerschaft des Projektes anerkannt wurde, dass an den Knotenpunkten der Darmstädter Straße Handlungsbedarf besteht. Da die Gegner insbesondere die Verkehrsprognose kritisierten und den

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen als ausreichend angesehen, beauftragte das Staatliche Bauamt Aschaffenburg die Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon, Bondzio und Weiser, eine neue verkehrstechnische Untersuchung zu erstellen.

Der Schlussbericht des Gutachtens vom Februar 2016 (siehe Unterlage 15.1 T) empfiehlt, die vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg in die Planfeststellung eingebrachte Lösung umzusetzen.

Im Gutachten wird festgestellt, dass die Bauamt Lösung als einzige Variante ausreichend Reserve besitzt, um auch den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Aschaffenburg für eine spürbare Entlastung der Staatsstraße 3115 (Großostheimer Straße) und der Staatsstraße 2309 (Obernauer Straße) gerecht zu werden.

Die von der BI vorgeschlagenen und in den Gesprächsrunden gemeinsam entwickelten Varianten (Kreisverkehr, zusätzliche Zufahrt Hafen-West in Kombination mit einem Kreisverkehr, moderater Umbau Knoten Hafen-West oder lediglich ein 3-streifiger Ausbau der Bundesstraße 26, Darmstädter Straße) erwiesen sich unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Zielsetzungen allesamt als nicht ausreichend leistungsfähig.

Am 24. Oktober 2016 hat der Stadtrat der Stadt Aschaffenburg mehrheitlich die Realisierung der Bauamt Lösung mit der Änderung beschlossen, dass die vorgesehene Schutzwand zum historischen Landschaftspark „Schönbusch“ entfallen soll. Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg wurde aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren zügig fortzusetzen und bei der Tektur der Unterlagen die zwölf vorgebrachten Ziele des Stadtratsbeschlusses mit einzuarbeiten. Hierbei ist auch ein Ziel, die straßenbegleitenden Flächen vom Waldfriedhof bis zum Ring durch landschaftsgestalterische Maßnahmen als „Grünes Eingangstor“ der Stadt zu gestalten.

Die Bürgerinitiative gegen den Ausbau der Darmstädter Straße blieb weiter aktiv und sah im Stadtratsbeschluss vom 24.10.2016 eine Missachtung des Bürgerwillens.

Die BI übermittelte am 30. Juni 2017 erneut 3920 Unterschriften gegen den Ausbau der B 26 und beantragte einen 2. Bürgerentscheid, dass der Beschluss des Stadtrates vom 24. Oktober 2016 aufgehoben wird und ein vierspuriger Ausbau durch die Stadt verhindert werden soll.

Am 7. Juli 2017 legte die Initiative Pro Ausbau B 26 ebenfalls eine Unterschriftenliste vor und beantragte ein Stadtratsbegehren mit dem Ziel „Pro Ausbau B 26 - stoppt den Stau“.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Am 24. September 2017 wurde zusammen mit der Bundestagswahl über ein Ratsbegehren (pro Ausbau) und ein Bürgerbegehren (contra Ausbau) entschieden. Der Bürgerentscheid ergab 53,6 % pro Ausbau der B 26. Die Stadt Aschaffenburg stimmt somit den Planungen des Staatlichen Bauamtes für den Ausbau der B 26 zu.

Daraufhin tektierte das Staatliche Bauamt auf der Grundlage des neuen Verkehrsgutachtens seit Herbst 2017 die Planfeststellungsunterlagen:

- Entfall der Schutzwand
- Anlage einer zusätzliche Pappelreihe nördlich des Radweges
- Überarbeitung der naturschutzfachlichen Unterlagen nach der neuen bayrischen Kompensationsverordnung (BayKompV)
- Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Erörterungstermin vom 21.10.2013 (Säulenpappeln und Stützwand zum Hafengelände)

1.3 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ der Bundesstraße 26 westlich von Aschaffenburg. Er beginnt stadteinwärts auf Höhe des Waldfriedhofs bei Abschnitt 140 Station 1,170 und endet unmittelbar vor der Hafengebäudequerung bei Abschnitt 140 Station 2,520. Er führt auf ganzer Länge am nördlich gelegenen Hafengebiet des Bayernhafens Aschaffenburg und an dem südlich gelegenen historischen Landschaftspark Schönbusch vorbei.

Am Knotenpunkt „Hafen West“ wird die Anbindung des „Stockstädter Weges“ zum Waldfriedhof und zum Hafengebiet ertüchtigt. Am Knotenpunkt „Hafen Mitte“ wird die Anbindung der „Hafenkopfstraße“ zum Hafengebiet und die Zufahrt zum Landschaftspark Schönbusch zu einer lichtsignalisierten Kreuzung mit Versatz zusammengefasst und ertüchtigt. Bei beiden Knotenpunkten sind die Aufstell- und Geradeausfahrfahrtstreifen sowie die Abbiegespuren dem erhöhten Verkehrsaufkommen entsprechend auszubauen. Ausbaubedingt müssen die Bushaltestellen sowie die Rad- und Gehwege im erforderlichen Umfang neu angelegt werden. ~~Entlang der Parkanlage wird eine Schutzwand als Fledermausüberflughilfe errichtet.~~

Gemäß den ~~„Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988“~~ „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ ist die B 26 im vorliegenden Entwurfsabschnitt in die ~~Straßenkategorie B-II (entspricht der Verkehrswegekategorie~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~LS II nach RIN~~ Verkehrswegekategorie VS II als anbaufreie Straße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit überregionaler Verbindungsfunktion bzw. Überregionalstraße einzuordnen.

Ein Ausbau der B 26 zwischen der B 469 und dem Stadtring Aschaffenburg ist nicht im geltenden Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), Anlage "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" in der Fassung der Bekanntmachung vom ~~20. Januar 2005~~ 30. Dezember 2016, enthalten.

Im Zuge des Ausbaues der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ wird nördlich der B 26 und östlich des „Stockstädter Weges“ als weitere Maßnahme der Bau eines Parkplatzes umgesetzt. Dieser dient als Ausgleich für den Verlust der Stellplätze am Waldfriedhof und an der Gas-Druckregel- und Messanlage der AVG durch die geplante Baumaßnahme.

Ein Teil der Gewerbebetriebe an der B 26 wird zukünftig über eine Zufahrt zur „Hafenkopfstraße“ erschlossen. Der andere Teil der Gewerbebetriebe wird rückwärtig über das Hafengelände („Kohlenkaistraße“) erschlossen. Die direkten Zufahrten zur B 26 werden aufgelassen. Durch den Ausbau der B 26 bedingte Stellplatzverluste werden durch die Neuanlage eines Parkplatzes nördlich der B 26 und westlich der „Hafenkopfstraße“ und durch den Neubau von Stellplätzen in der „Kohlenkaistraße“ ausgeglichen.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

1.4.1 Länge und Querschnitt

Die Länge der Ausbaustrecke der B 26 beträgt 1,35 km.

Die B 26 wird in diesem Abschnitt als anbaufreie Straße mit einem Sonderquerschnitt von 24,0 m Kronenbreite (4 x 3,25 m Fahrstreifen, 4 x 0,50 m Randstreifen, 1 x 6,0 m Grünstreifen und 2 x 1,50 m Bankett) ausgebaut. ~~Im Bereich der Schutzwand entlang des Landschaftsparks Schönbusch wird das südliche Bankett auf 2,50 m verbreitert.~~

1.4.2 Kostenträger

Kostenträger der Baumaßnahme ist, soweit im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) nichts anderes bestimmt ist, die Bundesrepublik Deutschland.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

1.4.3 Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die heutige B 26 verläuft im vorliegenden Entwurfsabschnitt mit geringer Längsneigung nahezu auf einer Geraden. Die Trassierung ist auf die historische Sichtachse aus Richtung Darmstadt kommend auf das Aschaffener Schloss und den damit verbundenen Alleencharakter der Straße („Große Schönbuschallee“) auszurichten. D. h., die beiden stadteinwärts gerichteten Fahrstreifen der Ausbaustrecke müssen weitestgehend auf der bestehenden Fahrbahn der B 26 verlaufen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

2 NOTWENDIGKEIT DES VORHABENS

2.1 Bedarfsplanung Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

In den Morgen- und Abendspitzenstunden treten besonders an den Knoten „Hafen Ost“ („Auweg“ / „Augasse“), „Hafen Mitte“ und „Hafen West“ große Stauungen an der B 26 auf, die in Fahrtrichtung stadtauswärts bis zum Aschaffener Stadtring zurückreicht und in Fahrtrichtung stadteinwärts oftmals bis an die Kreisstraße AB 16 (Gewerbegebiet Stockstadt) heranreichen. Auch außerhalb der Spitzenstunden führen die kurzen Abbiegespuren und die unzureichende Fahrgeometrie an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ zu Behinderungen des Verkehrs auf der B 26 durch den in das Hafengebiet abbiegenden Schwerlastverkehr.

Nicht nur auf der durchgehenden B 26 treten Rückstauungen auf, sondern auch bei den Ausfahrten an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“. Dies führt dazu, dass der Schwerverkehr verstärkt die Ausfahrt „Hafen Ost“ („Augasse“) nutzt und hier den Knotenpunkt zunehmend überlastet.

Die 2009 durchgeführten Verkehrszählungen an den drei Knotenpunkten ergaben eine Verkehrsbelastung im Zuge der B 26 von 22.000 bis 23.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von im Mittel ca. 10 %. Die allgemeine Verkehrszählung 2010 ergab einen DTV von 21.024 Kfz/24h. Schon geringfügige Störungen im Verkehrsablauf der B 26 vor allem im Bereich der Knotenpunkte lösen lange Rückstaus aus, die über mehrere Stunden andauern können. Die Folge ist, dass der B 26 Verkehr über die St 3115 ausweicht und auch hier zu großen Verkehrsbehinderungen führt.

Die Verkehrsuntersuchung zur B 26 hat das großräumige Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg auf Basis aktueller Strukturdaten, u.a. Einwohner und Arbeitsplätze, zur Grundlage. Der Prognosehorizont des Modells ist in Übereinstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung das Jahr 2030.

Für eine Erweiterung des Prognosehorizontes von 2030 auf das Jahr 2035 liegt als regionale Grundlage nur die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035 (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Dezember 2016) vor.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die statistische Auswertung der Bevölkerungsentwicklung zeigt für den Bayerischen Untermain eine stagnierende bis eher rückläufige Entwicklung mit einer Bevölkerungsabnahme zwischen 2030 und 2035 um etwa 1%. Es gibt daher bislang kein Anzeichen für eine weitere Verkehrszunahme, was im Übrigen auch bundesweite Verkehrsmengenprognosen wie die Shell-Prognose „Shell-Pkw-Szenarien bis 2040“ bestätigen. Somit ergibt sich keine Notwendigkeit, die den Berechnungen zugrunde liegenden Verkehrszahlen aus dem Gutachten 2015/2016 für 2030 auf einen Prognosehorizont 2035 fortzuschreiben.

Die Notwendigkeit des Vorhabens wird durch das in 2015/2016 neu erstellte Verkehrsgutachten bestätigt (siehe Unterlage 15.1 T).

Die neue verkehrstechnische Untersuchung hatte zum Ziel, die vorhandene Verkehrsprognose zu überprüfen und anzupassen, wobei auch das Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ angewandt wurde, weiterhin sollten alternative Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs entwickelt und anhand von Simulationsuntersuchungen auf die Wirksamkeit geprüft werden. Für den Prognosehorizont werden drei Szenarien unterschieden:

Prognose-Nullfall	(ohne Ausbau B 26)
Planfall 1	(nur Ausbau im Planbereich B 26 (Hafen-Mitte bis Hafen-West))
Planfall 2	(Ausbau Planbereich B 26 und Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans im anschließenden Netz und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes)

Im Ergebnis kann nur der Planfall 2 eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Streckenzuges bewirken und ist deshalb der weiteren Planung zugrunde zu legen. Im Planfall 2 sind sämtliche Straßenbaumaßnahmen, die im Prognosezeitraum aus heutiger Sicht umgesetzt werden, enthalten.

Die B 26 wird schon heute nicht mehr ihrer Verbindungsfunktion zu den Oberzentren und den Fernverkehrsverbindungen A 3 und A 45 sowie zu den Mittelzentren des Landkreises Miltenberg vor allem in den Morgen- und Abendspitzen gerecht. Dies trifft besonders den Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Für ~~das~~ den Prognosehorizont ~~jahr~~ **2025** ist auf der B 26 von einer Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24h auszugehen. Ohne **die geplante** Ausbaumaßnahme kann **der prognostizierte dieser**-Verkehr nicht mehr auf der B 26 abgewickelt werden.

Zudem wird der Schwerverkehr zum Hafengebiet noch stärker zunehmen. Der Schwerverkehrsanteil an der Knotenzufahrt „Hafen West“ wird von heute 35 % auf 45 % ansteigen, wobei ca. 70 % Richtung B 469 stadtauswärts abfließen wird. Gerade an

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

diesem Knotenpunkt ist die Fahrgeometrie für den Schwerlastverkehr so unzureichend, dass nur sehr langsam und unter Mitbenutzung der Geradeausfahrspur abgebogen werden kann. Demzufolge wird der nachfolgende und auch der Verkehr auf der Gegenfahrbahn ausgebremst. Die B 26 wird damit auch ihrer Erschließungsfunktion für das Hafengebiet nicht mehr gerecht.

Am Knotenpunkt „Hafen Mitte“ ist nur noch das Rechtseinbiegen in die B 26 vom Hafengelände aus möglich. Das Linkseinbiegen musste wegen des ständigen Rückstaus und den zahlreichen Verkehrsunfällen beim Einbiegen in die B 26 aus Verkehrssicherheitsgründen unterbunden werden. Der Knoten hat keine Lichtsignalanlage. Der Verkehr fährt seitdem verstärkt am Knoten „Hafen Ost“ („Augasse“) aus und belastet diesen zusätzlich.

Auch in Hinblick auf die Belange mobilitätsbehinderter Menschen weisen die Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ beträchtliche Defizite auf. So sind beispielsweise am Knoten „Hafen Mitte“/ Einmündung Zufahrtsstraße Schönbusch direkte Wegebeziehungen zu den Haltestellen bzw. zum Landschaftspark nicht vorhanden.

Im Bereich der direkt an der B 26 angesiedelten Gewerbegebiete gestaltet sich die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers aufgrund der geringen Längsneigung schwierig. Eine breitflächige Versickerung ist hier nicht möglich. Am nördlichen Fahrbahnrand kommt es daher bei Regenereignissen zu Entwässerungsproblemen.

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Im Regionalplan der Region Bayerischer Untermain wird die Verbesserung der Verkehrssituation des Oberzentrums Aschaffenburg im Zuge der B 26 sowie der Staatsstraßen 2309, 2312 und 3115 durch weitere Entflechtung ausgewiesen. Die in südwestlicher Richtung gelegene St 3115 („Großostheimer Straße“) führt dabei durch dicht besiedeltes Wohngebiet im Stadtteil Nilkheim, weshalb eine Verlagerung der Verkehrsströme auf den Straßenzug AB 16/ B 26 bzw. B 469/ B 26 vorgesehen ist. Voraussetzung für die Verlagerung der Verkehrsströme ist jedoch eine gesicherte Leistungsfähigkeit der B 26.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

2.3 Zweck des Vorhabens – Anforderung an die Straßen-Infrastruktur

Die B 26 hat eine sehr wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion für die Stadt Aschaffenburg aber auch zum großen Teil für den Landkreis Aschaffenburg.

Dies wird durch die überdurchschnittliche Verkehrsbelastung deutlich. Damit die B 26 auch in Zukunft ihrer Verkehrsbedeutung gerecht werden kann, ist es erforderlich die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 26 im Bereich der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ zu erhöhen, damit nachteilige Verkehrsverlagerungen im Stadtgebiet vermieden und die Erreichbarkeit des Bayernhafens, des Landschaftsparks Schönbusch, des Waldfriedhofes sowie des Stadtzentrums von Aschaffenburg gewährleistet werden können.

Eine umfassende Koordinierung der Lichtsignalanlagen einschließlich des Knotens „Hafen Ost“ soll einen besseren, zügigeren Verkehrsfluss sowie eine sichere Querung der B 26 für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen. Die Bushaltestellen sollen in ihrer Lage optimiert und barrierefrei erreicht werden können.

Diese Ausbauziele stellen sicher, dass im Prognosejahr auf der B 26 eine Verkehrsbelastung von 30.000 Kfz/24h abgewickelt werden kann. Die entsprechende Ertüchtigung der Kreuzungsbereiche an den Knoten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ gewährleisten eine ausreichende Zu- und Abfahrt zum Hafengelände und zum Waldfriedhof sowie zum Landschaftspark Schönbusch und verbessern deutlich die Erschließung dieser Bereiche.

2.3.1 Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes

Der Ausbau der B 26 im Bereich der beiden Knotenpunkte soll auch zu einer Entlastung des Knotens „Hafen Ost“ („Augasse“) beitragen und somit dessen Leistungsfähigkeit verbessern.

Zudem bewirkt der Ausbau der B 26 eine Verlagerung der Verkehrsströme von der stark belasteten St 3115 („Großostheimer Straße“) auf die B 26 und führt somit zu einer Entlastung des dicht besiedelten Wohngebietes an der St 3115 im Stadtteil Nilkheim.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

2.3.2 Verbesserung und/oder Vereinheitlichung der Streckencharakteristik

Die Bestandsachse bleibt erhalten. Die beiden stadteinwärts gerichteten Fahrstreifen der Ausbaustrecke verlaufen auf den bestehenden Fahrbahnen der B 26.

Zur bedarfsgerechten Abwicklung des Verkehrs in den Knotenpunktbereichen sind pro Richtung neben zwei geradeaus führenden Fahrstreifen je ein Links- und ein Rechtsabbiegestreifen erforderlich. Um Verflechtungsvorgänge zwischen den beiden Knotenpunkten aus verkehrstechnischen Gründen zu vermeiden, werden die beiden geradeaus führenden Fahrstreifen im Zwischenabschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten beibehalten. Um den Alleecharakter der B 26 beizubehalten, wird der 6,00 m breite Mittelstreifen zwischen Bau-km 0+250 und 0+750 bepflanzt.

Die Geradeausspuren werden mit einer Breite von 3,25 m sowie Randstreifen mit einer Breite von 0,50 m hergestellt. Die Links- bzw. Rechtsabbiegespuren erhalten eine Breite von 3,25 m.

Die benötigten Busbuchten werden mit einer Breite von 3,00 m ausgebildet.

Die Knotenpunktzufahrten „Stockstädter Weg“ und „Hafenkopfstraße“ werden gemäß den Empfehlungen der verkehrstechnischen Untersuchung mit zwei Aufstellspuren mit je 3,50 m Breite konzipiert.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit an den Knotenpunkten „Hafen Mitte“ und „Hafen West“ ist jede Fahrtrichtung mit zweistreifigen Aufstell- und Geradeausfahrstreifen auszubauen. Für ein ca. 230 m langes Teilstück zwischen den beiden Knotenpunkten würde zwar ein Querschnitt mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung genügen, jedoch wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung eines zügigeren Verkehrsflusses auf die Rückführung von zwei auf einen Fahrstreifen abgesehen und der Querschnitt auf die gesamte Ausbaulänge durchgehend zweistreifig je Fahrtrichtung konzipiert. Die B 26 wird daher in diesem Abschnitt als anbaufreie Straße mit einem Sonderquerschnitt von 24,0 m Kronenbreite (4 x 3,25 m Fahrstreifen, 4 x 0,50 m Randstreifen, 1 x 6,0 m Grünstreifen und 2 x 1,50 m Bankett) ausgebaut. ~~Im Bereich der Schutzwand entlang des Landschaftsparks Schönbusch wird das südliche Bankett auf 2,50 m verbreitert.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die Einmündung „Hafen Mitte“ sowie die Straße zum Landschaftspark Schönbusch erhalten aus Kapazitätsgründen eine Lichtsignalanlage. Die bestehende Lichtsignalanlage an der Einmündung „Hafen West“ wird den neuen Gegebenheiten angepasst. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit werden die Lichtsignalanlagen koordiniert geschaltet. Hierbei muss auch der außerhalb des Entwurfsabschnittes gelegene Knoten „Hafen Ost“ („Auweg“ / „Augasse“) in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Für Fußgänger und Radfahrer wird durch die Einbindung der Querungshilfen in die Lichtsignalanlagen ein sicheres Queren der Fahrbahn ermöglicht.

Das Geh- und Radwegenetz an der B 26 wird aufrechterhalten und um einen straßenbegleitenden Gehweg im Bereich zwischen Knoten „Hafen Mitte“ und den Gewerbebetrieben an der B 26 erweitert.

In der gesamten Planung werden verkehrssicherheitstechnische Belange und die Belange mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt.

Grundstücksbetroffen von der Baumaßnahme sind lediglich die Stadt Aschaffenburg und der Bayernhafen Aschaffenburg sowie für nur wenige Quadratmeter die Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung (SSV). Zwei Gebäude nördlich der Trasse müssen abgebrochen werden.

2.3.4 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für Straßennutzer

Der Ausbau soll dazu beitragen, nennenswerte Zeit und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen. Dies wird bei der vorliegenden Planung ermöglicht. Durch die Vermeidung von Stop- und Go- Verkehr während der Hauptverkehrszeiten entstehen den Straßennutzern zusätzliche Zeitvorteile und Betriebskosteneinsparungen.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den Ausbau der B 26 werden die ständigen Staus und die sich dadurch ergebenden nachteiligen Verkehrsverlagerungen z. B. auf die an Wohngebieten vorbeiführende St 3115 vermieden und somit zumindest dort eine Entlastung bewirken. Der gleichmäßigere Verkehrsfluss der B 26 lässt eine gewisse Verringerung der Schadstoffemissionen erwarten.

~~Wegen der besonderen Bedeutung des Schönbuschparks wie auch des Waldfriedhofs als Lebensraum für Vögel und Fledermäuse und der durch den Straßenausbau und die Zunahme des Verkehrs verbundenen erhöhten Kollisionsgefahr für diese Arten ist die~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~Errichtung einer Schutzwand als Überflughilfe vorgesehen. Es ergeben sich durch die Schutzwand auch Vorteile hinsichtlich der landschaftsgebundenen Erholung im Bereich des Parks. Gleichzeitig stellt eine solche Schutzwand auch einen Sichtschutz zwischen dem denkmalgeschützten Landschaftspark Schönbusch und der Bundesstraße her. Die Verbesserung und Wirkung dieser Schutzwand sind in der Umweltexpertise (s. Unterlage 15.2) dargestellt.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

3 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

Die notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte,“ sind im Ausbauabschnitt der B 26 durch die beengte Lage der Knotenpunkte und die bestehende Fahrbahn der B 26, die nördlich durch das Hafengelände Bayernhafen und südlich durch den Landschaftspark Schönbusch begrenzt wird, ohne Alternativen zum vorgesehenen Ausbaukonzept.

3.1 Beschreibung der Plantrasse

Der Ausbau der B 26 an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ sieht die Anordnung zusätzlicher Geradeausfahr- und Aufstellstreifen vor, so dass jede Fahrtrichtung zweistreifig im Kreuzungsbereich ausgebildet wird. Zwischen den beiden Knotenpunkten wird das verbleibende Teilstück von 230 m, das aus Kapazitätsgründen nicht mehr dem Aufstellbereich zugeordnet werden muss, aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mehr von zwei auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung zurückgeführt, sondern bleibt durchgehend zweistreifig. Stadteinwärts aus Richtung Darmstadt kommend verlaufen die beiden Fahrstreifen auf der bestehenden B 26. Sie werden durch einen überbreiten Mittelstreifen, der zum Erhalt der bestehenden, stadtbildprägenden Baumallee notwendig ist, von den beiden stadtauswärtsführenden Fahrstreifen getrennt, die nördlich im angrenzenden Hafengelände angeordnet werden. Dort wo ein Fahrstreifen für den Abbiegeverkehr erforderlich ist, ist die Mittelstreifenbreite entsprechend zurückgesetzt. Im Bereich des Waldfriedhofes sind zwei Gebäudeabbrüche sowie die Anlage von Ersatzparkplätzen erforderlich.

In den Landschaftspark Schönbusch muss mit Ausnahme weniger Quadratmeter nicht eingegriffen werden.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der Ausbau der B 26 führt zu keiner Neudurchschneidung und erstreckt sich weitgehend auf den Bestand der B 26 sowie auf bereits bebautes Gelände. Auf eine Länge von 430 m ist die Rodung eines Baumbestandes bis zu einer Breite von 15 m notwendig. Dadurch könnte ein freier Blick auf das Hafengelände entstehen, der das bisherige Landschaftsbild verändern würde. Eine Schutz- bzw. Nachbepflanzung soll das vermeiden. Der Bestand der bestehenden, stadtbildprägenden Baumallee wird durch den überbreiten Mittelstreifen weitgehend unangetastet belassen. An die B 26 grenzen der Landschaftspark Schönbusch und der Waldfriedhof an.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

3.3 Beurteilung der Trasse

Der Ausbau der B 26 erfolgt bestandsnah und wird nur nach Norden hin um zwei zusätzliche Fahrstreifen erweitert, so dass Eingriffe in den Landschaftspark Schönbusch, welcher als einer der Hauptzwangspunkte gilt, weitestgehend vermieden werden. Durch die koordinierte Signalisierung der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ wird in den Hauptverkehrszeiten an beiden Knotenpunkten durchgängig eine Verkehrsqualitätsstufe C gemäß HBS ~~2004~~ erreicht. Auch in den untergeordneten Knotenpunktsarmen wird eine Verbesserung erzielt und/oder eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Prognoseverkehrsbelastung sichergestellt. Der „Stockstädter Weg“, Knoten „Hafen West“ verbessert sich von E auf D. Die „Hafenkopfstraße“, Knoten „Hafen Mitte“ von F auf D. Die Einmündung Zufahrtsstraße Schönbusch verbessert sich von Verkehrsqualitätsstufe F auf D. **Das neue Gutachten vom Februar 2016 bestätigt diese Aussage (siehe Unterlage 15.1 T).** Die „Augasse“, Knoten „Hafen Ost“ von E auf D. Durch die Optimierung der Fahrgeometrie innerhalb der Knotenpunktsbereiche wird ein zügiges Einbiegen in die B 26 für den Schwerverkehr ermöglicht. Die Lichtsignalanlagen erhalten eine ÖPNV-Beschleunigung. Fußgängern und Radfahrern wird das sichere Queren der B 26 durch lichtsignalgeregelte Fußgängerfurten ermöglicht. Das Ausbaukonzept ergibt sich aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen nach dem Simulationsmodell mit Verbesserung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt „Hafen Ost“.

3.3.1 Raumordnung/Städtebau

Das Ausbaukonzept ist mit der Stadt Aschaffenburg abgestimmt und durch den Stadtratsbeschluss bestätigt worden.

3.3.2 Verkehrsverhältnisse

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 26 und der Knoten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ werden deutlich erhöht. Der Knoten „Hafen Ost“ („Augasse“) wird durch den vorgesehenen Ausbau entlastet und nachteilige Verkehrsbelastungen anderer Straßen im Stadtgebiet werden vermieden. Die Situation für den Radfahr- und Fußgängerverkehr verbessert sich ebenfalls. Für den ÖPNV-Nutzer sind die Bushaltestellen sicher und leichter zu erreichen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

3.3.3 Straßen – Infrastruktur

Durch den Ausbau der B 26 im vorgesehenen Abschnitt wird die Verbindungs- und Erschließungsfunktion der B 26 auch in Zukunft gewährleistet.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

3.3.4.1 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den vorgesehenen Ausbau der B 26 „Darmstädter Straße“ ist gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zu erstellen.

Die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens wird durch Anlage 1 des UVPG geregelt. Bezogen auf den Ausbau der B 26 nennt die Anlage 1, Nr. 14.5 folgende Voraussetzungen einer UVP-Pflicht:

„Bau einer vier- oder mehrspurigen Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, wenn dieser geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km und mehr aufweist.“

~~Da der Ausbau der „Darmstädter Straße“ auf knapp 1,3 km stattfindet, greift Nr. 14.5 nicht. Gem. Nr. 14.6 der Anlage 1 ist beim „Bau einer sonstigen Bundesstraße“ eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles im Sinne §3c des UVPG vorgesehen.~~

~~Die Vorprüfung ergab folgendes Ergebnis:~~

~~Aufgrund der bestehenden Vorbelastung des Raumes und der Beschränkung des Ausbaus der „Darmstädter Straße“ auf den Bereich nördlich der Straße (Industriegebiet) ist mit keinen schwerwiegenden und weitreichenden Auswirkungen zu rechnen. Auch die Betroffenheit von Menschen durch Schallimmissionen sind gering.~~

~~Da vorgesehen ist die bestehende Allee, soweit aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich, zu erhalten bzw. bei Bedarf durch Neupflanzungen zu ersetzen, sind auch keine langanhaltenden und weitreichenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten. Die Eingriffe in die Vegetationsstrukturen und Lebensräume zumeist ubiquitärer Arten können durch Ersatzaufforstungen innerhalb des Naturraumes kompensiert werden.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU ist das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 in Kraft getreten. Die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist durch die Änderungen der Rechtslage der strengeren gerichtlichen Kontrolle unterworfen. Hieraus ergibt sich, dass für alle Vorhaben an Bundesfernstraßen, für die gemäß § 6 i. V. m. Anlage 1 Nrn. 14.3 bis 14.5 des UVPG nicht bereits eine unbedingte UVP-Pflicht aufgrund Art, Größe und Leistung des Vorhabens besteht, also z.B. für Ausbau, Verlegung, Umbau von Knotenpunkten, Radwege, wesentliche Änderung der Entwässerung, Fahrbahnverbreiterungen eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht nach § 7 UVPG (UVP-Vorprüfung) durchgeführt werden soll.

Die Vorprüfung kann nunmehr nach § 7 Abs. 3 UVPG entfallen, wenn der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die zuständige Behörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet.

Es wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 S. 2 UVPG beantragt.

Die Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG zur Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP-Bericht – sind als Anhang 1 der Unterlage 1 beigelegt.

Es wird an dieser Stelle auf die Allgemeinverständliche, nicht technische Zusammenfassung des UVP-Berichts (§ 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG) in Kap. 0 des Anhangs 1 zur Unterlage 1 verwiesen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~Bauzeitliche Tierverluste der streng geschützten Mauereidechse sowie der Blauflügeligen Ödlandschrecke können durch Bauzeitenbeschränkungen vermieden werden. Des Weiteren ist die Umsiedlung von Mauereidechsen und Blauflügeliger Ödlandschrecke rechtzeitig vor Baubeginn auf eine geeignete Fläche in räumlicher Nähe in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde vorgesehen, wodurch keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG gegeben sind. Die betriebsbedingte, durch den Straßenausbau und die Verkehrszunahme erhöhte Kollisionsgefährdung v.a. von Fledermäusen und Vögeln, aus der sich eine Verletzung von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG ergeben könnte, wird durch den Bau einer Schutzwand als Überflughilfe vermieden.~~

~~Entsprechend der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls, gemäß § 3c UVPG, die im Juli 2011 durchgeführt wurde, besteht für die Planung zum Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ in Aschaffenburg keine UVP-Pflicht~~

~~Die vollständige Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG ist in Unterlage 16 enthalten.~~

3.3.4.2 Lärm, Schadstoffe, und sonstige Beeinträchtigungen

Durch Lärm und Abgase direkt von der Maßnahme betroffen sind das Anwesen am Waldfriedhof und die Geschäfte an der B 26. Soweit die gesetzlichen Lärmvorsorgewerte an den Anwesen überschritten werden, können außer eines lärmmindernden Fahrbahnbelages lediglich passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt werden, da für Lärmschutzwände wegen der beengten Verhältnisse kein Platz mehr zur Verfügung steht. Außerdem können die Wände nicht genügend lang ausgebildet werden, weil sonst die erforderlichen Sichtfelder an den Knotenpunkten nicht eingehalten werden können.

3.3.4.3 Natur und Landschaft

Bestimmend für das Stadtbild ist die Allee entlang der B 26 „Darmstädter Straße“, da sie aufgrund ihrer Höhe weithin zu sehen sind und seit der Fertigstellung der Straße im Jahr 1780 hier immer wieder als Alleebäume gepflanzt wurden.

Der Neue Hauptfriedhof als gärtnerisch gestalteter Waldfriedhof zeichnet sich v.a. durch einen hohen Anteil an markanten, in ihrer Gesamtheit landschaftsbildprägenden

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Altbäumen aus, der trotz der Grabanlagen einen geringen Versiegelungsgrad und, zumindest im nördlichen Teil, einen störungsarmen Korridor zwischen dem Industriegebiet Bayernhafen und der Wohnbebauung des Stadtteils Leider und somit auch eine besondere Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung darstellt.

Der Landschaftspark Schönbusch ist gekennzeichnet durch weitläufige, waldartige Gehölzkomplexe, die mit breiten Wiesen abwechseln. Ein unregelmäßiges Wegenetz gestattet immer neue Einblicke in Sichtachsen. Die waldreiche Parklandschaft bildet zusammen mit den Parkteichen eine harmonische Natur- und Kulturlandschaft, die aufgrund ihrer Eigenart, Vielfalt und Schönheit eine hohe Bedeutung für das Landschafts- / Stadtbild und somit für die landschaftsgebundene Erholung generiert.

Der Waldstreifen nördlich der B 26 hat zwar für die landschaftsgebundene Erholung aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit, der Geometrie und der starken Verlärmung im Nahbereich der B 26 nur eine untergeordnete Bedeutung, stellt aber ein wichtiges Landschaftselement dar. Zudem schirmt er das Industriegebiet Bayernhafen fast zur Hälfte nach Süden hin optisch ab.

3.3.4.4 Land- und Forstwirtschaft

Die landwirtschaftlichen Flächen westlich des Schönbuschparks sind von der Maßnahme nicht betroffen. Der forstwirtschaftlich genutzte Waldstreifen nördlich der B 26 wird von der Maßnahme beeinträchtigt.

Es entsteht ein dauerhafter Teilverlust des Waldstreifens zwischen B 26 und Industriegebiet auf rd. ~~0,78~~ 0,71 ha. Zum forstrechtlichen Ausgleich für die direkten Verluste an der B 26 wird aus Kompensationsmaßnahme eine Ersatzaufforstung in den Gemarkungen Damm und Schweinheim durchgeführt. (siehe Unterlage 12. 1 sowie Unterlage 12.3 Blatt 3 und 4)

3.3.4.5 Flächenbedarf

Insgesamt ergibt sich eine Eingriffsfläche von rd. 4,42 ha, davon rd. 1,77 ha erheblich. Der gem. den Anforderungen der Bayerischen Kompensationsverordnung erforderlicher naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf in Höhe von 94.182 Wertpunkten kann durch die Maßnahmen E1 und E2 kompensiert werden. Kompensationsmaßnahmen sind in einer Höhe von rd. 1,68 ha bzw. in einer Größenordnung von 95.200 Wertpunkten gem. Biotopwertliste (BayKompV) vorgesehen. Damit ist die Bilanz zwischen Eingriff und Kompensation ausgeglichen. ~~Insgesamt ergibt sich eine Eingriffsfläche von rund 1,63 ha. Hierfür wurde ein Kompensationsbedarf von rund 1,25 ha ermittelt. Kompensationsmaßnahmen sind in gleichem Umfang vorgesehen. Damit ist die Bilanz zwischen Eingriff und Kompensation ausgeglichen.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~Im Zuge des forstrechtlichen Ausgleichs für den Verlust des Waldstreifens nördlich der B 26 sind~~ Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen E1 und E2, bei denen es sich um Ersatzaufforstungen zum Laubmischwald in den Gemarkungen Damm und Schweinheim in einer Größenordnung von rund ~~4,25~~ 1,68 ha handelt, dienen neben dem naturschutzrechtlichen auch dem forstrechtlichen Ausgleich ~~geplant~~.

3.3.4.6 Wassergewinnungsgebiete/Überschwemmungsgebiete

Es sind keine Wassergewinnungs- und Überschwemmungsgebiete betroffen. Das Oberflächenwasser der Fahrbahn soll soweit möglich breitflächig versickern und nur dort, wo es nicht möglich ist, gefasst und in die bestehende Kanalisation eingeleitet werden.

3.3.4.7 Bebaute Gebiete

Die notwendigen Eingriffe in die bebauten Gebiete sind mit der Hafenverwaltung und der Stadt Aschaffenburg sowie der SSV einvernehmlich abgestimmt.

3.3.4.8 Denkmalschutz

Die B 26 grenzt im Bestand unmittelbar an den denkmalgeschützten Landschaftspark Schönbusch an. Durch die Ausbaumaßnahme wird in diesen Bereich nur minimal eingegriffen (wenige Quadratmeter). ~~Durch die Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse kann gleichzeitig ein Sichtschutz zwischen Park und B 26 geschaffen werden, was aus Denkmalschutzsicht eine Verbesserung darstellt.~~

Bodendenkmäler sind im Ausbaubereich nicht bekannt und werden nach Auskunft des Landesamtes für Denkmalpflege auch nicht vermutet.

Die stadtbildprägende Baumallee – die jedoch nicht unter Denkmalschutz steht – wird durch die vorgesehene Planung bestmöglich erhalten.

3.4 Aussagen Dritter

Stadt Aschaffenburg

In der Sitzung des Stadtrates (Plenum) vom 23.11.2009 wurde der Ausbauplanung zur Ertüchtigung der Hafenzufahrten zugestimmt.

Die Planung wurde dem Grunde nach mit der Stadt in mehreren Gesprächen abgestimmt. Die mit Schreiben vom 16.08.2011 vorgebrachten Anregungen hinsichtlich Bepflanzung und Gestaltung werden im Zuge der weitergehenden Planung mit der Stadt diskutiert werden.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~Die Schutzwand entlang des Parks Schönbusch wird befürwortet und die vorgesehene Kostenträgerschaft unterstützt.~~

Nach Behandlung der Ergebnisse aus dem Runden Tisch und des Verkehrsgutachtens vom Februar 2016 im Stadtrat forderte die Stadt mit Beschluss vom 24.10.2016 das Staatliche Bauamt auf, die Planfeststellung wieder zügig aufzunehmen, u.a. mit folgenden Zielen: die Schutzwand wird als Bestandteil der Planfeststellung aufgegeben, Einbeziehung des Gestaltungskonzeptes Grünes Eingangstor, Erhaltung und Wiederherstellung der Pappelallee, verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums Aschaffenburg vom Westen, Stärkung und dauerhafte Sicherung der Westanbindung des Hafens an die B 469/BAB A 3 sowie Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung auf der Großostheimerstraße und Realisierung verkehrsleitender Maßnahmen am Knoten Großostheimerstraße / Obernburgerstraße zur Führung des Verkehrs in Richtung Darmstädterstraße B 26. Die Stadt Aschaffenburg hat der vorgelegten Ausbauplanung für die B 26 mit Bürgerentscheid vom 24.09.2017 zugestimmt.

Die Ziele des Gestaltungskonzeptes „Grünes Eingangstor“ werden außerhalb der Planfeststellung durch eine Planungs- und Zielvereinbarung geregelt (Stadtratsbeschluss vom 19.02.2018).

Ein Teil der gestalterischen Ziele des Stadtratsbeschlusses werden im Planfeststellungsabschnitt Hafen West – Hafen Mitte entlang des nördlich der B 26 geplanten Geh- und Radweges berücksichtigt. Hier soll eine zusätzliche Pappelreihe entstehen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt abgestimmt.

Bayer. Schlösser- und Seenverwaltung

~~Mit Schreiben vom 16.08.2011 wird der Planung grundsätzlich zugestimmt, gleichzeitig wird die im Plan dargestellte Sichtschutzwand gefordert.~~

Am 21.12.2017 wurden die tektierten Pläne der Schlösser- und Seenverwaltung vorgestellt. Von Seiten der Schlösser- und Seenverwaltung wird der Wille der Bürger respektiert, die sich mehrheitlich gegen eine Schutzwand entlang des Park Schönbusch ausgesprochen hatten.

Die Aussagen zur Bepflanzung und Gestaltung der Zufahrt Schönbusch wird im Detail mit der Schlösser- und Seenverwaltung noch diskutiert und abgestimmt werden.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg

Mit Schreiben vom 03.08.2011 wird der Planung grundsätzlich zugestimmt.

Bayernhafen

Mit Schreiben vom 20.07.2011 wird die geplante Maßnahme vom Bayernhafen Aschaffenburg sehr positiv bewertet und das Einverständnis zum Vorentwurf erteilt.

Über die Kostentragung der durch den Bayernhafen geplanten BÜSTRA (siehe S. 35 oben) liegt eine unterzeichnete Vereinbarung vor.

Eine gesonderte Planfeststellung für die Einrichtung der BÜSTRA-Anlage ist nicht notwendig. Nach Aussage der Regierung von Mittelfranken ist eine Beteiligung im Planfeststellungsverfahren durch die Regierung von Unterfranken ausreichend.

Bayer. Amt für Denkmalpflege

Im Ausbaubereich der Straße sind nach Aussage des Schreibens vom 24.06.2011 keine bekannten oder vermuteten Bodendenkmäler bekannt.

Mit Schreiben vom 08.03.2018 wird darauf hingewiesen, dass die Pappelallee der Darmstädter Straße die Kriterien gem. Art 1 DSchG nicht erfüllt und deshalb nicht in die Denkmalliste aufgenommen ist und auch nicht nachgetragen wird.

3.5 Gesamtbewertung

Andere Alternativen drängen sich aufgrund der Zwangspunkte und der örtlichen Gegebenheit nicht auf. ~~Anhand der~~ Durch die erstellten Leistungsfähigkeitsberechnungen ist der zwingend erforderliche Umfang der Ertüchtigungsmaßnahmen ~~vorgegeben nachgewiesen~~ (siehe Unterlage 15.1 T). ~~Der Bau einer Schutz~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~wand entlang des Landschaftsparks Schönbusch dient als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse zur Vermeidung von kollisionsbedingten Individuenverlusten. Sie führt auch zu spürbaren Lärmentlastungen und dadurch zum Schutz der Erholungssuchenden im Schönbuschpark und stellt gleichzeitig einen Sichtschutz zwischen dem denkmalgeschützten Landschaftspark Schönbusch und der Bundesstraße her.~~ Die Maßnahme trägt den wesentlichen Belangen bestmöglich Rechnung, hat einen hohen Nutzen sowohl für die Straßennutzer (erhöhte Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit) als auch für die betroffenen Anlieger (Erreichbarkeit, Erschließung der Gewerbegebiete und Anlagen) und ist daher insgesamt gesehen wirtschaftlich.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

Gemäß den ~~„Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988“~~ „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ ist die B 26 im vorliegenden Entwurfsabschnitt in die ~~Straßenkategorie B II (entspricht der Verkehrswegekategorie LS II nach RIN)~~ Verkehrswegekategorie **VS II** als anbaufreie Straße **im Vorfeld und** innerhalb bebauter Gebiete mit überregionaler Verbindungsfunktion bzw. Überregionalstraße einzuordnen. Die B 26 übernimmt in diesem Abschnitt Verbindungsfunktion und keine Erschließungsfunktion. Vereinzelte angrenzende Gebäude werden über das untergeordnete Straßennetz und nicht über die B 26 erschlossen. Deshalb wurde die Verkehrswegekategorie ~~LS II~~ **VS II** gewählt.

Damit müssen die Richtlinien für die Anlage von **Stadtstraßen (RASt)** ~~Straßen, Teil Linienführung (RAS-L, 1995)~~ und die ~~Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1)~~ der Planung zugrunde gelegt werden.

Die Linienführung wird durch die bestehende B 26 und die anschließenden Knotenpunkte bestimmt. Für die Bereiche zwischen den Knotenpunkten ergibt sich aus dem Bestand eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Für den Ausbaubereich wird die Straßenkategorie ~~B II VS II mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 70$ km/h~~ zu Grunde gelegt. Entsprechend der ~~RAS-L 1995~~ **RASt** sind bei der Planung der B 26 folgende Grenzwerte einzuhalten:

Parameter	Grenzwerte nach RAS-L-1995	Grenzwerte nach RASt
max. L	1.400 m	-
min. L	420 m	-
min. R	180 m	190 m
min. A	60 m	90 m
max. s	8,0 %	6,0 %
min. H _w	1.000 m	1.200 m
min. H _k	3.150 m	2.200 m
min. q	2,5 %	2,5 %
max. q	8,0 %	6,0 %
min. S _H	85 m	80 m
min. S _Ü	500 m	-

Tabelle 1: Trassierungsgrenzwerte B 26

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die B 26 soll als Vorfahrtsstraße gegenüber allen einmündenden Straßen geführt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und **Leistungsfähigkeit** werden an den Knoten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Alle Einmündungen werden nach den Vorgaben der **RAS-K-1 RASt** gestaltet. Da an den Knotenpunkten insbesondere das Gewerbegebiet Bayernhafen angeschlossen wird, werden die Knotenpunktelemente (z. B. Rechts- und Linksabbiegestreifen) ausreichend dimensioniert, so dass diese vom Schwerverkehr zügig befahren werden können.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und für die Leichtigkeit des Verkehrs ist die direkte Erschließung von Grundstücken außerhalb der Knotenpunkte zu vermeiden. Kreuzungen von Geh- und Radwegen werden im Zuge der Lichtsignalanlagen signalisiert.

Für den ÖPNV müssen an der B 26 in den Knotenpunktsbereichen Haltestellen in Form von Haltebuchten vorgesehen werden. Die Bushaltestellen werden mit behindertengerechten Kasseler Sonderborden ausgebildet.

Fußgängern und Radfahrern wird ein begleitendes Wegenetz angeboten. Entlang der B 26 wird parallel ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt, der eine Verbindung zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ darstellt. Vom Knotenpunkt „Hafen Mitte“ führt der Gehweg straßenbegleitend bis zum bestehenden Blumengeschäft. Zur sicheren Querung der B 26 sind in den Knotenpunkten Lichtsignalanlagen und Querungshilfen vorgesehen.

Die Seitenräume werden entsprechend den Vorgaben der RPS **2009** gestaltet.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.1 Trassierung

Die B 26 ist für eine **Entwurfsgeschwindigkeit V_e** zulässige **Geschwindigkeit $V_{zul} = 70$** km/h trassiert. Folgende ungünstige Trassierungsparameter wurden verwendet und mit den Grenzwerten der **RAS-L 1995 RASt** verglichen:

Parameter	Grenzwerte nach RAS-L 1995	Grenzwerte nach RASt	B 26
min. R	180 m	190	350 m
max. R	-	-	106.568 m
min. A	60 m	90 m	120 m
max. A	-	-	150 m
max. s	8,0 %	6,0 %	2,50 %
min. s	-	-	0,14 %
min. H_W	1.000 m	1.200 m	2.841 m
min. H_K	3.150 m	2.200 m	3.498 m
max. H_K	-	-	16.400 m

Tabelle 2: Gewählte Trassierungselemente B 26

Die verwendeten Trassierungsparameter liegen im zulässigen Bereich der Grenzwerte gemäß **RAS-L 1995 RASt**. Aufgrund der vorwiegend großen Radien im Verlauf der Trasse kann **in Anlehnung an die RAL gemäß RAS-L 1995, Tabelle 6** auf Übergangsbögen verzichtet werden.

In den Verwindungsbereichen gegenseitiger Querneigung wird gemäß **RAS-L 1995 RASt** eine Mindestlängsneigung von $s = 0,7 \%$ gefordert. Von Bau-km 0+250 bis Bau-km 1+174 ergibt sich aus dem Bestand eine Längsneigung von $0,14 \%$. Die beiden getrennten Fahrbahnen der B 26 erhalten jeweils eine Einseitneigung von $2,5 \%$ zum Fahrbahnrand. Verwindungen mit Querneigungswechsel sind nicht notwendig.

4.1.1 Zwangspunkte

Die Zwangspunkte für die Planung an der B 26 ergeben sich aus der vorherrschenden Nutzung der angrenzenden Gebiete. Dies sind einerseits die Anlagen der Hafenbahn, die intensiv gewerblich genutzten Flächen im Hafengelände und andererseits der Naherholungsbereich des Landschaftsparks Schönbusch mit den angrenzenden Sportanlagen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Als Hauptzwangspunkte sind die Belange des Landschafts- und Denkmalschutzes im Bereich des Landschaftspark Schönbusch sowie städtebauliche Belange anzusehen.

Im Einzelnen sind dies:

- Anschluss Hafenzufahrt „West“ an den „Stockstädter Weg“
- Trafostation/Blumengeschäft am Waldfriedhof
- die Gas-Druckregel- und Messanlage der AVG am Knoten „Hafen West“
- Gashochdruckleitung
- Anschluss Hafenzufahrt „Mitte“ an die „Hafenkopfstraße“
- Gewerbebetriebe
- Einmündung Zufahrtsstraße Schönbusch
- Flurstücksgrenze Landschaftspark Schönbusch
- Eisenbahnbrücke der Hafenbahn
- Allee mit Sichtachse Schloss Johannisburg

4.1.2 Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung

Der Verlauf der Trasse orientiert sich am Bestand. Im Ausbaubereich sind keine Geländeerschnitte oder Dämme aufgrund des ebenen Geländes erforderlich.

4.1.3 Ergebnis der Sichtweitenanalyse

Die Haltesichtweiten sind auf der gesamten Streckenlänge uneingeschränkt vorhanden.

An den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten sind die Anfahrtsichtweiten vorhanden.

4.1.4 Räumliche Linienführung

Die Linienführung der bestehenden B 26 wird beibehalten, sie wird aber entscheidend durch die Knotenpunkte geprägt. ~~Die Anforderungen für eine gute räumliche Linienführung gemäß RAS-L werden erfüllt.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.2 Querschnitt

Verkehrszählungen zufolge beträgt die derzeitige werktägliche Kfz-Belastung im Zuge der B 26 ca. 22.000 bis 23.000 Kfz/24h, wobei der mittlere Schwerverkehrsanteil bei ca. 10 % liegt.

Für ~~das den~~ Prognosehorizont ~~jahr~~ 2025 ergibt sich auf der ausgebauten Trasse zukünftig eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 12 % (siehe Unterlage 15.1 T).

In die Prognoseberechnungen für ~~den Prognosehorizont das Jahr 2025~~ fließen zusätzlich die Entwicklungen des Hafengebietes mit ein. Nach Angaben der Hafenverwaltung wird sich das Verkehrsaufkommen durch die Verlagerung des Containerterminals und der noch vorhandenen bebaubaren Flächen zum derzeitigen Stand verdoppeln.

Durch die zukünftige Signalisierung des Knotens „Hafen Mitte“ wird im Gegensatz zum heutigen Zustand eine Linkseinbiegemöglichkeit vom Hafengebiet auf die Bundesstraße 26 geschaffen. Hierdurch wird unter Berücksichtigung der inneren Hafenerschließungsstruktur eine Verlagerung des Linksabbiegeverkehrs auf die B 26 in Richtung Aschaffenburg von den beiden benachbarten Hafenzufahrten „West“ und „Ost“ auf die Hafenzufahrt „Mitte“ zu erwarten sein. Damit steigt das Verkehrsaufkommen von heute ca. 2.300 Kfz/24h auf künftig ca. ~~4.900 Kfz/24h~~ 5.550 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von ca. 25 %. Durch geplante Produktivitätssteigerungen der ansässigen Firmen und die Expansion des Hafengebietes innerhalb der noch bebaubaren Flächen wird das Verkehrsaufkommen für die Hafenzufahrt „West“ von heute ca. 4.000 Kfz/24h auf künftig ca. ~~6.400~~ 5.550 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von ca. ~~47~~ 31 % steigen.

Die Verkehrsbelastung ist in Unterlage 15.1 T detailliert dargestellt. ~~Die Ergebnisse wurden Grundlage des Verkehrsgutachtens Unterlage 15.1 T.~~

Die Knotenpunkte werden den Verkehrsbelastungen angepasst und erhalten deshalb Links- bzw. Rechtsabbiegespuren. Die Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ werden mit Lichtsignalanlagen ausgestattet, die einen sicheren Ein- und Abbiegeverkehr gewährleisten. Die Lichtsignalanlagen werden koordiniert, wodurch ein kontinuierlicher Verkehrsablauf gesichert wird. Für die Koordinierung der Lichtsignalanlagen ist es erforderlich auch den Knoten „Augasse“ / „Auweg“ (Knoten „Hafen Ost“) östlich des Entwurfsabschnittes in die Betrachtungen des Verkehrsgutachtens mit aufzunehmen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Um den historisch begründeten Alleencharakter der B 26 weiterhin aufrecht zu erhalten wird ein 6,0 m breiter Mittelstreifen vorgesehen. Damit kann die vorhandene Fahrbahn, die künftig nur den stadteinwärts führenden Verkehr aufnimmt, als Allee mit Sichtachse zum Schloss Johannisburg erhalten bleiben.

Für die B 26 ergibt sich anhand der Prognosezahlen somit ein Sonderquerschnittsmaß SQ 24 (s. Unterlage 6).

Der Straßenquerschnitt mit einer Kronenbreite von 24,0 m setzt sich zusammen aus:

Fahrstreifen	4 x 3,25 m
Randstreifen	4 x 0,50 m
Bankett	2 x 1,50 m
Mittelstreifen	1 x 6,00 m

~~Entlang des Landschaftsparks Schönbusch ist eine Schutzwand überwiegend als Gabionenwand vorgesehen. In diesem Bereich (ca. Bau-km 0+050 bis ca. Bau-km 0+991) wird das südliche Bankett in Anlehnung an die RiZ LS 15 (Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten – Ausgabe 2011 –) um 1,0 m verbreitert. Auf diesem wird im Abstand von 0,5 m vom Fahrbahnrand ein Rückhaltesystem nach RPS 2009 vorgesehen wird.~~

Links- bzw. Rechtsabbiegestreifen erhalten eine Breite von 3,25 m.

Die zu bewältigende maximalen Verkehrsbelastungen (siehe Unterlage 15.1 T) können über die vorgeschlagene Trassenführung mit den höhengleichen Knotenpunkten abgewickelt werden.

Die vorgesehene Querneigung beträgt 2,50 %. Das Quergefälle der Tragschichten wird dem jeweiligen Gefälle der Straßenoberfläche angepasst. Die Bankette erhalten gemäß RAS-Q 1996 eine Querneigung von 12 % am unteren Fahrbahnrand. Am oberen Fahrbahnrand wird ein Hochbord aufgrund des Mitteltrennstreifens vorgesehen.

Die beiden voneinander unabhängigen Fahrbahnen erhalten jeweils eine durchgängige Einseitneigung. Verwindungen sind somit nicht vorhanden.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Geh-/Radwege

Der straßenbegleitende kombinierte Geh-/Radweg im Bereich der Zufahrt des „Stockstädter Weges“ und der Bushaltestelle an der B 26 erhält aufgrund der Führung neben einem Hochbord ~~gemäß RAS-Q Tabelle 3~~ eine Breite von 3,0 m. Östlich des „Stockstädter Weges“ wird der Geh- und Radweg parallel der B 26 im Abstand von 4,0 m zur Fahrbahn mit einer Breite von 2,50 m weitergeführt.

Der unselbstständige Geh- und Radweg erhält eine Breite von 2,50 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes von 0,50 m,

Bei Bau-km 0+995 endet der kombinierte Geh- und Radweg. Die Anbindung des Radverkehrs erfolgt entweder über das Wegenetz des Hafens in Richtung des Stadtteiles Leier oder über die signalgeregelte Querungshilfe an das Wegenetz im Bereich des Landschaftsparks Schönbusch.

Im weiteren Verlauf von Bau-km 0+995 bis 1+200 wird ein Gehweg straßenbegleitend neben einem Hochbord geführt und erhält eine Breite von 1,50 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes von 0,50 m.

Im Bereich des Grundstückes Fl.-Nr. 1083/2 verläuft der Gehweg auf einer innerbetrieblichen Erschließungsstraße, dessen öffentliche Nutzung durch eine Grunddienstbarkeit gesichert ist.

Der Gehweg bildet eine fußläufige Verbindung zwischen der Haltestelle am Knoten „Hafen Mitte“ und den Gewerbebetrieben an der B 26.

Für den ÖPNV sind an der B 26 jeweils an den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ Haltestellen in Form von Busbuchten vorgesehen. Die Busbuchten erhalten eine Breite von 3,0 m und werden mit entsprechenden Kasseler Sonderborden ausgestattet.

4.2.1 Befestigung der Fahrbahn

Für die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung (Äquivalente 10 t-Achsübergänge) des Straßenoberbaus gemäß RStO 04 wurden die maximale Prognoseverkehrsbelastungen der B 26 „Darmstädter Straße“ bzw. der Zufahrten aus dem Verkehrsgutachten (s. Unterlage 15.1 T) zugrunde gelegt. Für die B 26 „Darmstädter Straße“ sind im Prognosefall 2025 max. 30.000 Kfz/24h zu erwarten. Der DTV(SV) wurde entsprechend den Hochrechnungen der Zählungen 2009 mit 12,5 % angesetzt. Nachfolgend sind die ermittelten Bauklassen zusammengestellt:

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Straße	Maximale Verkehrsbelastung DTV (Kfz/24h)	Maximale Schwerverkehrsbelastung DTV(SV/24h)	Bauklasse Belastungsklasse nach RStO 04 berechnet gewählt
B 26	29.200 29.050	3.650 4.000	† Bk 32 † Bk 32
Stockstädter Weg	6.400 5.550	3.008 1.700	† Bk 32 † Bk 32
Hafenkopfstraße	4.900 5.550	1.225 1.460	‡ Bk 32 ‡ Bk 32

Tabelle 3: Bauklassen nach RStO 04

Für die Frostempfindlichkeit des anstehenden Untergrundes ermittelte der Bodengutachter die Frostempfindlichkeitsklasse F3. Für einen standfesten Straßenaufbau wird vorgeschlagen, dass ein Bodenaustausch von 20 cm vorgenommen wird. Durch den Bodenaustausch kann für den Straßenbau eine Frostempfindlichkeitsklasse F2 unterstellt werden, die zur Dimensionierung des Straßenaufbaus herangezogen wird. Für alle Straßenoberbauten ist somit ein frostsicherer Aufbau mit einer Minstdicke von ~~65~~ 60 cm zu wählen.

Beim Straßenaufbau der B 26 ist zwischen Vollausbau und Hocheinbau infolge von teerhaltigen Schichten in der bestehenden Fahrbahn zu unterscheiden.

Im Fall des Hocheinbaus wird die bestehende Fahrbahn zunächst ca. 8,0 cm abgefräst. Aufgrund des Querneigungswechsels von Dachneigung der bestehenden Trasse auf Einseitneigung der geplanten Fahrbahn ist auf der heutigen stadtauswärtsführenden Fahrbahn eine Ausgleichsschicht vorzusehen.

In den Knotenpunktsbereichen ist ein Straßenaufbau im Hocheinbau aufgrund der Zwangspunkte der Höhe und der geringen Überdeckung der teerhaltigen Schichten nicht möglich. Es wird daher in diesen Bereichen ein Vollausbau vorgenommen.

Durch den Ausbau der B 26 und der Erweiterung des „Stockstädter Weges“ und der „Hafenkopfstraße“ um jeweils einen Fahrstreifen ist das bestehende Kanalsystem des

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Bayernhafen Aschaffenburg in Teilabschnitten nicht mehr leistungsfähig. Hier ist der Austausch der Haltungen im Zuge der Baumaßnahme notwendig. Es wird für den „Stockstädter Weg“ und die „Hafenkopfstraße“ daher ein Vollausbau vorgesehen.

Da keine besonderen Anforderungen in Bezug auf Lärmschutz gestellt werden, kann bei der Lärmberechnung im Zuge der B 26 entsprechend der geltenden Vorschriften ein Korrekturwert nach Tab. 4 der RLS-90 von $D_{\text{Stro}} = -2\text{dB (A)}$ für den gesamten Planungsabschnitt angesetzt werden.

Befestigung von Geh- und Radwegen

Für die Befestigung von Geh- und Radwegen ergibt sich nach RStO ~~04~~ eine Oberbaudicke von 30 cm Gesamtaufbau.

Befestigung Parkplatz

Für die Befestigung des Parkplatzes ergibt sich ein Gesamtaufbau von 55 cm Dicke. Für die Bereiche der Stellplätze wird ein versickerungsfähiger Belag vorgesehen.

4.2.2 Einordnung der Schallschutzmaßnahmen im Querschnitt

Es werden keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

4.2.3 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wasserschutzgebiete werden durch den Ausbau der B 26 nicht betroffen, so dass Maßnahmen nach RiStWag nicht notwendig werden.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderung im Wegenetz

4.3.1 Knotenpunkt in Bau-km 0+225 „Hafen West“

Über den Knotenpunkt „Hafen West“ wird das nördlich des geplanten Ausbaues gelegene Hafengebiet angeschlossen.

Hierzu zählt im Einzelnen:

- das Sondergebiet des Bayernhafens Aschaffenburg
- der Waldfriedhof mit seinen Parkplätzen
- die Tankstelle östlich des „Stockstädter Weges“
- der geplante Ersatzparkplatz östlich des „Stockstädter Weges“ zum Ausgleich des Stellplatzverlustes am Waldfriedhof

Die Ausbildung des Knotenpunktes erfolgt nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~ als plangleicher Knotenpunkt.

Die Ermittlung der erforderlichen Abbiegespuren erfolgt nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~ und auf Grundlage des verkehrstechnischen Gutachtens.

Es ergeben sich folgende Gesamtlängen für die Abbiegespuren (Verziehungs-, Verzögerungs- und Aufstelllänge):

- | | |
|--|-------|
| ▪ Linksabbiegespur auf der B 26: | 150 m |
| ▪ Rechtsabbiegespur auf der B 26: | 90 m |
| ▪ Aufstellbereich Links/Rechts „Stockstädter Weg“: | 80 m |

Die Ermittlung des Ausfahrkeils mit anschließender Eckausrundung mit Fahrbahnteiler erfolgt nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~. Die nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~ geforderten Sichtfelder sind eingehalten.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung wird eine koordinierte Lichtsignalanlage erforderlich, dies gewährleistet einen sicheren Verkehrsablauf in sämtlichen Knotenpunktsbereichen (siehe hierzu Unterlage 15.1 T).

Für Fußgänger und Radfahrer werden lichtsignalgeregelte und behindertengerecht ausgebaute Querungshilfen sowohl für die B 26 „Darmstädter Straße“, als auch für den „Stockstädter Weg“ eingerichtet. Sie ermöglichen ein sicheres Queren der Fahrbahnen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Durch die bauliche Ertüchtigung des Knoten „Hafen West“ wird in den Hauptverkehrszeiten durchgehend die Verkehrsqualitätsstufe **C D** nach HBS ~~2004~~ erreicht.

Um eine Erreichbarkeit des bestehenden Parkplatzes am Waldfriedhof zu gewährleisten wird für den „Stockstädter Weg“ eine zurückversetzte, zweite Haltelinie notwendig. Zudem erleichtert die Zurückversetzung der Haltelinie dem am „Stockstädter Weg“ haltenden Busverkehr das Ausfahren aus der Haltebucht und dient der ÖPNV-Beschleunigung.

Die Anbindung des östlich des „Stockstädter Weges“ gelegenen Ersatzparkplatzes erfolgt über eine gemeinsame Zufahrt mit der Tankstelle mit Einrichtungsverkehr. Die Ausfahrt des geplanten Parkplatzes erfolgt über eine der weiter nördlich gelegenen Zu- und Ausfahrten der Tankstelle. Eine entsprechende Beschilderung gemäß StVO wird vorgesehen.

Die B 26 ist vorfahrtsberechtigt, der einmündende „Stockstädter Weg“ ist wartepflichtig.

4.3.2 Knotenpunkt in Bau-km 0+945 „Hafen Mitte“

Über den Knotenpunkt „Hafen Mitte“ wird das nördlich des geplanten Ausbaues liegende Hafengebiet erschlossen.

Hierzu zählt im Einzelnen:

- das Sondergebiet des Bayernhafens Aschaffenburg
- das bestehende Autohaus

Die Ausbildung des Knotenpunktes erfolgt nach ~~RAS-K-1 RASt~~ als plangleicher Knotenpunkt.

Die Ermittlung der Abbiegespuren erfolgt nach ~~RAS-K-1 RASt~~ und auf Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchung.

Es ergeben sich folgende Gesamtlängen (Verziehungs-, Verzögerungs- und Aufstelllänge) für die einzelnen Abbiegespuren:

- | | |
|---|-------|
| ▪ Linksabbiegespur auf der B 26: | 200 m |
| ▪ Rechtsabbiegespur auf der B 26 | 50 m |
| ▪ Aufstellbereich Links/Rechts „Hafenkopfstraße“: | 30 m |

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die Ermittlung des Ausfahrkeils mit anschließender Eckausrundung mit Fahrbahnteiler erfolgt nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~. Die nach ~~RAS-K-1~~ RAS~~t~~ geforderten Sichtfelder sind eingehalten.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastungen wird eine koordinierte Lichtsignalanlage (LSA) erforderlich. Durch den Ausbau des Bayernhafens ergibt sich eine wesentliche Änderung gegenüber dem bestehenden Bahnübergang. Laut des Verkehrsgutachtens (s. Unterlage 15.1 T) wird eine prognostizierte Verkehrsbelastung von ~~4.900~~ 5.550 Kfz/24h für die „Hafenkopfstraße“ erwartet. In unmittelbarer Nähe der Einmündung befindet sich ein zweigleisiger Bahnübergang, der entsprechend EBO §11, Abs. 13 daher als „Bahnübergang mit starkem Verkehr“ eingestuft werden muss und somit technisch zu sichern ist.

Da es sich bei dem Betrieb auf den Gleisen ausschließlich um Rangierbetrieb mit ca. 6 Rangierfahrten/Tag und einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h handelt, kann die Ausstattung der BÜ-Anlage als „handgeschaltete Anlage“ angewendet werden. Wegen der einfachen Betriebsverhältnisse wird trotz starken Straßenverkehrs auf Halbschranken vorbehaltlich der behördlichen Zustimmung verzichtet.

Die Halbschranken können entfallen, da es sich nur um wenige Rangierbewegungen mit maximal 25 km/h handelt und die Rangierabteilung vor dem Bahnübergang anhalten muss.

Da es durch die geplante Lichtsignalanlage der B 26 zu einem Rückstau von Kraftfahrzeugen auf die Gleise kommen kann, ist die Einrichtung einer BÜSTRA notwendig (s. Unterlage 15.4).

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine lichtsignalgeregelte und behindertengerecht ausgebaute Querungshilfe für die „Hafenkopfstraße“ eingerichtet. Sie gewährleistet ein sicheres Queren der Fahrbahnen und somit eine verbesserte Erreichbarkeit der Bushaltestellen und des Landschaftsparks Schönbusch.

Die Wegebeziehung der Querungshilfen zwischen der Einmündung „Hafen Mitte“ und der Einmündung der Straße zum Landschaftspark Schönbusch wurde aufgrund des Zwangspunktes der Grenzen des Landschaftsparks und der dort geplanten Schutzwand auf die Nordseite der B 26 verlagert. Die gesicherte Querung der B 26 erfolgt im Bereich des Knotenpunkts Einmündung der Straße zum Landschaftspark Schönbusch.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die Beurteilung der Qualitätsstufe des Knoten „Hafen Mitte“ erfolgt einschließlich der Einmündung zum Landschaftspark Schönbusch, welche als zusammenhängende Kreuzung betrachtet werden können. Durch die bauliche Ertüchtigung des Knoten „Hafen Mitte“/ Einmündung Landschaftspark Schönbusch wird in den Hauptverkehrszeiten durchgehend die Verkehrsqualitätsstufe ~~C~~ D nach HBS 2004 erreicht. ~~Lediglich die von/ zum Landschaftspark Schönbusch abbiegenden Kfz-Verkehre müssen werktags während der Spitzenstunden die Verkehrsqualitätsstufe D in Kauf nehmen. Dies betrifft jedoch im Verhältnis zur Gesamtbelastung der Kreuzung nur sehr wenige Fahrzeuge (<100 Kfz/h).~~

Für die neue Zufahrt zum bestehenden Autohaus östlich der „Hafenkopfstraße“ wurde die Befahrbarkeit aus beiden Richtungen der B 26 kommend anhand von Schleppkurven eines Sattelzuges nachgewiesen. Aufgrund der Knotenpunktsituation ist ein Links-einbiegen aus der Zufahrt in die „Hafenkopfstraße“ nicht möglich. Eine entsprechende Beschilderung wird daher vorgesehen. Der zur B 26 orientierte Verkehr wird über das Hafengebiet zu den Einmündungen „Hafen West“ oder „Hafen Ost“ geleitet.

Für den Parkplatz westlich der „Hafenkopfstraße“ erfolgt die Zufahrt über die „Hafenkopfstraße“. Aufgrund der Knotenpunktsituation kann für die Zufahrt zu den Parkplätzen nur eine „rechts rein, rechts raus“ – Regelung zugelassen werden.

Die B 26 ist vorfahrtsberechtigt, die einmündende „Hafenkopfstraße“ ist wartepflichtig.

4.3.3 Knotenpunkt Bau-km 1+020 Einmündung Straße zum Landschaftspark Schönbusch

Über den Knotenpunkt der Einmündung der Straße zum Landschaftspark Schönbusch wird die Hauptzufahrt des Landschaftsparks Schönbusch erschlossen.

Die Ausbildung des Knotenpunktes erfolgt nach ~~RAS-K-1 RAS~~ als plangleicher Knotenpunkt.

Die Länge des erforderlichen Linksabbiegestreifens beträgt 70 m (Verziehungs-, Verzögerungs- und Aufstelllänge). Die Ermittlung der einzelnen Längen erfolgt nach ~~RAS-K-1 RAS~~.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Die Ermittlung des Ausfahrkeils mit anschließender Eckausrundung mit Fahrbahnteiler erfolgt nach ~~RAS-K-1~~ RASt. Die nach ~~RAS-K-1~~ RASt geforderten Sichtweiten sind eingehalten.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung wird eine Lichtsignalanlage erforderlich. Dies gewährleistet einen sicheren Verkehrsablauf in diesem Knotenpunkt. Der derzeitige Versatz zwischen den Einmündungen „Hafen Mitte“ und Landschaftspark Schönbusch von ca. 70 m bleibt bestehen, jedoch ist die Koordinierung der Lichtsignalanlagen notwendig.

Für Fußgänger und Radfahrer werden lichtsignalgeregelte Querungshilfen sowohl für die B 26, als auch für die Einmündung Zufahrtsstraße Schönbusch eingerichtet. Sie gewährleisten ein sicheres Queren der Fahrbahnen und somit eine verbesserte Erreichbarkeit der Bushaltestellen und des Landschaftsparks Schönbusch.

Die Planung der Einmündung berücksichtigt zudem die historische Wegführung des Landschaftsparks Schönbusch.

Die B 26 ist vorfahrtsberechtigt, die untergeordnete Straße ist wartepflichtig.

4.3.4 Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

Die bestehende Einmündung „Kohlenkaistraße“ dient ausschließlich zur Andienung des Hafengeländes. Aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung wird sie geschlossen. Die bisher auftretenden Ein- und Abbiegeverkehre werden über den leistungsfähig ausgebauten Knoten „Hafen Mitte“ abgewickelt.

Für die Gewerbebetriebe an der B 26 wird eine rückwärtige Andienung über den Knoten „Hafen Mitte“ und die „Kohlenkaistraße“ vorgesehen. Die direkten Grundstückszufahrten werden geschlossen.

Bei Bau-km 1+260 befindet sich südlich der Ausbaustrecke die Zufahrt zu den Sportplätzen. Die Zufahrt ist nur aus Richtung Darmstadt kommend befahrbar und erhält eine „Rechts rein / Rechts raus“ – Regelung. Im Rahmen der Planung wurde geprüft, ob diese Zufahrt geschlossen und über die Einmündung zum Park Schönbusch abgewickelt werden kann. In den vergangenen Jahren wurden hierfür Planungsvarianten der Staatlichen Schlösser und Seenverwaltung zur Wiederherstellung historischer Wegführungen und evtl. Flächenergänzungen im Osten des Park Schönbusch mit der Stadt

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Aschaffenburg diskutiert. Eine neue umsetzbare Lösung wird zurzeit von der bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung vorbereitet, die dann auch eine rückwärtige Erschließung der Sportanlage beinhalten wird. Die Ausführung soll aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Über die Zufahrtsstraße zum Park Schönbusch erfolgt die Anbindung des Geh- und Radweges in Richtung Süden und weiter über die Kleine Schönbuschallee bis zur bestehenden Geh- und Radwegüberführung über die westliche Ringstraße zur Innenstadt.

Der bestehende Geh- und Radweg an der B 26 wird entsprechend der Erweiterung der Fahrbahn angepasst und verläuft weiterhin parallel zur Straße. Von Bau-km 0+995 bis Bau-km 1+200 ist ein straßenbegleitender Gehweg vorgesehen, welcher teilweise über eine innerbetriebliche Erschließungsstraße verläuft.

Die als Eigentümerweg des Bayernhafens Aschaffenburg gewidmete Kohlenkaistraße wird mit der Aufweitung der Bundesstraße auf 4 Fahrspuren im Knotenpunktsbereich „Hafen Mitte“ nicht mehr an die Bundesstraße 26 angebunden. Die Einmündung wird zurückgebaut. Sie dient nur noch als rückwärtige Erschließung für die anliegenden Grundstücke zwischen Hafen Mitte und der Kohlenkaistraße und wird parallel zur Bundesstraße als Erschließungsstraße bis zum mittleren Anwesen Grundstück Fl.-Nr. 1083/1 weitergeführt. Die direkten Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße 26 werden geschlossen, da es sich in diesem Abschnitt der Bundesstraße um einen nicht zum Anbau bestimmten Teil einer Ortsdurchfahrt handelt.

Es handelt sich derzeit bei den Anliegern um Gewerbebetriebe deren Kundschaft in erster Linie mit dem PKW anfahren. Neue Parkplätze entstehen in der ehemaligen Einmündung Kohlenkaistraße bzw. für das Autohaus westlich der Zufahrt Hafen Mitte.

Von diesen Parkplätzen aus kann die Kundschaft bzw. Belegschaft fußläufig über neue Gehwege die Gewerbebetriebe von Westen bzw. von Osten erreichen. Der Gehweg wird auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1083/2 (Autohaus) unterbrochen und die öffentliche Nutzung wird durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit gesichert. So können auch die Angestellten des mittleren und des östlichen Gewerbebetriebes über das Gelände des Autohauses die beiden Haltestellen im Bereich Hafen Mitte bzw. Schönbusch auf schnellen, kurzen Wegen erreichen. Grundsätzlich ist jedoch auch die fuß-

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

läufige Anbindung der Gewerbegrundstücke Fl.-Nr. 1083/1 und 1082 von den ÖPNV – Haltestellen aus über die Hafenkopfstraße und Kohlenkaistraße rückwärtig gesichert.

4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Alle Einmündungen und Kreuzungen werden nach ~~RAS-K-1~~ RAS^t gestaltet. Insbesondere an den Knotenpunkten, an denen Gewerbegebiete angeschlossen sind, werden auf der B 26 die Knotenpunktselemente (z.B. Linksabbiegestreifen) ausreichend dimensioniert, so dass diese vom Schwerverkehr auch zügig befahren werden können.

Fußgängern und Radfahrern wird ein begleitendes Wegenetz sowie signalisierte Querungshilfen angeboten.

Die Seitenräume werden entsprechend den Vorgaben der RPS 2009 und der RAS-LP 1 gestaltet.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

4.5.1 Bodenarten

Im Zuge der Maßnahme soll die Fahrbahn der bestehenden B 26 zwischen den Knotenpunkten „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ instandgesetzt und verstärkt werden. Der Bestand wurde untersucht und teerhaltige Schichten in teilweise sehr geringer Tiefe nachgewiesen.

Weiterhin wurde durch das staatliche Bauamt Aschaffenburg eine Baugrunderkundung beauftragt.

Im Erkundungsabschnitt wurden unter Auffüllungen Terrassensedimente des Mains angetroffen, die zum Teil von verstärkt bindigen Hochflutablagerungen überdeckt waren. Bei den Auffüllungen handelt es sich um sandiges Bodenmaterial mit kiesigen und schluffigen Beimengungen.

4.5.2 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserspiegel wird bei ca. 110 bis 112 m ü. NN und somit ca. 4 bis 6 m u. GOK erwartet.

Eine evtl. mögliche Grundwasserbeeinträchtigung wurde in dem „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Anlage 2 zur Unterlage 1) geprüft. Eine Beeinträchtigung des anstehenden Grundwasserkörpers ist nicht zu erwarten.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.5.3 Frostempfindlichkeit

Im Zuge der Baugrunduntersuchung wurde durch den Bodengutachter die Frostempfindlichkeitsklasse F3 ermittelt. Bei einem Bodenaustausch von ca. 20 cm kann jedoch eine Frostempfindlichkeitsklasse F2 unterstellt werden.

4.5.4 Umfang der Erdarbeiten / Mengenbilanz

Es werden **rd. 3.000 m³** an Abtragsmengen anfallen, an Erdauftragungsmengen **rd. 500 m³**.

Somit ergibt sich ein Massenüberschuss von **rd. 2.500 m³**.

Die geringen überschüssigen Erdmassen gehen in das Eigentum der ausführenden Firma über.

4.6 Entwässerung

Im gesamten Entwurfsabschnitt steht für die Entwässerung keine Vorflut zur Verfügung. Der „Untere See“ im Landschaftspark Schönbusch kommt als Einleitstelle nicht in Betracht.

Wasserschutzgebiete werden durch die Maßnahme nicht berührt, so dass die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002“ (RiStWag) nicht zur Anwendung kommen müssen.

Die Entwässerung des Straßenkörpers erfolgt entsprechend den heutigen Anforderungen einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen.

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über die Bankette abgeleitet und wie im Bestand flächenhaft versickert.

Abschnittsweise wird das anfallende Oberflächenwasser über eine parallel verlaufende Mulde zur Versickerung gebracht bzw. über Borde und Rinnen gefasst und dem Kanalnetz des Bayernhafens zugeführt. Das anfallende Oberflächenwasser des geplanten Parkplatzes am Waldfriedhof wird über Drainpflaster und daran anschließende Mulden versickert.

Die detaillierten Ergebnisse sind der Unterlage 13.1 zu entnehmen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.7 Ingenieurbauwerke

~~Schutzwand Bau-km 0+049,829 bis Bau-km 0+990,992~~

~~Die Ausbildung der Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse erfolgt als begrünte Gabionenwand mit schallabsorbierender Wirkung südlich der B 26 mit einer Länge von 941 m und einer Höhe von 4,00 m. Somit dient sie auch als Lärm- und Sichtschutz, was den Wünschen der Schlösser- und Seenverwaltung und der Stadt Rechnung trägt.~~

~~Von Bau-km 0+049,829 bis Bau-km 0+931,000 erhält die Gabionenwand eine Höhe von 4,00 m. Ab Bau-km 0+931,000 wird zur Verbesserung der Sicht an der Einmündung der Straße zum Landschaftspark Schönbusch auf einer Länge von 60 m eine Abstufung von 3,00 m bis auf 1,50 m vorgenommen.~~

~~Im Bereich „Hafen West“ ist ein Fußgängerdurchlass mit transparenten Elementen geplant. Zudem wird aus Brandschutzgründen für das Schloss Schönbusch in Absprache mit der Feuerwehr Aschaffenburg eine Feuerwehrezufahrt mit Tor im Verlauf der Gabionenwand vorgesehen. Die genaue Lage der Zufahrt wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.~~

Stützwand

Höhe = bis 2,0 m

Länge= 40,0 m

Zur Sicherung der geplanten Stellplätze entlang der Kohlenkaistraße ist eine Stützmauer erforderlich. Die Stützmauer wird dem Höhenverlauf angepasst und hat eine maximale Höhe von ca. 2,0 m.

4.8 Straßenausstattung

Sämtliche beplanten Straßenabschnitte erhalten die erforderliche Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung.

~~Im Bereich der Schutzwand südlich der Trasse von Bau-km 0+030 bis 0+991 werden gemäß RPS 2009 passive Schutzeinrichtungen angeordnet.~~ Bei Bau-km 0+275 befindet sich eine Gasregelstation nördlich der Trasse. Gem. RPS 2009 sind hier **ebenfalls**

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

passive Schutzeinrichtungen anzuordnen. Im Bereich des überbreiten Mittelstreifens werden aufgrund der Bepflanzung Schutzeinrichtungen notwendig.

Aus Sicherheitsgründen werden die Geh-/Radwege im Bereich des „Stockstädter Weges“ und der „Hafenkopfstraße“ beleuchtet. Eine Straßenbeleuchtung ist nicht vorgesehen.

Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

4.9 Besondere Anlagen

- entfällt -

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Zuge des Ausbaus der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ erhalten die Lichtsignalanlagen eine ÖPNV-Beschleunigung.

Die optimale Lage für die Bushaltestelle „Hafen Mitte“ befindet sich nördlich der B 26 und westlich der Einmündung „Hafen Mitte“. Die Fußgänger werden dort über lichtsignalgeregelte Fußgängerüberwege mit Querungshilfe sicher über die Einmündung geführt. Die Aufstelllänge für LKW vor den sich in unmittelbarer Nähe befindenden Gleisen ist ausreichend, so dass der Sicherheitsraum der Hafenbahn nicht beeinträchtigt ist.

Die Fahrgastunterstände werden an die neuen Verhältnisse angepasst und wie im Bestand wieder hergestellt. Die Bushaltestellen stadteinwärts erhalten einen Fahrgastunterstand, die stadtauswärts gerichteten Bushaltestellen erhalten wie im Bestand keinen Fahrgastunterstand.

4.11 Leitungen

Im vorliegenden Planungsabschnitt werden durch die Baumaßnahme eine Vielzahl von Ver- und Entsorgerleitungen berührt, die die B 26 bzw. den „Stockstädter Weg“ oder die „Hafenkopfstraße“ kreuzen bzw. im unmittelbaren Trassenbereich verlaufen. Diese Leitungen sind je nach Beschaffenheit und Lage (Freileitung, unterirdische Verlegung) während des Baus entsprechend zu sichern, umzubauen oder zu verlegen. Alle Leitungen werden den neuen Verhältnissen angepasst. Genauere Angaben zu den einzelnen Leitungen sind dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) zu entnehmen.

Leitungen von Ver- und Entsorgungsträgern sind im Ausbaubereich der B 26 in paralleler Lage sowie als kreuzende Leitungen vorhanden. Soweit erforderlich werden diese den neuen Verhältnissen angepasst.

Aufgrund der Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers der B 26 in das Kanalsystem des „Stockstädter Weges“ und der „Hafenkopfstraße“ sind die vorhandenen

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Haltungen nicht mehr leistungsfähig. Ein Austausch der Haltungen im „Stockstädter Weg“ sowie in der „Hafenkopfstraße“ ist daher in Teilabschnitten notwendig.

Um die Verlegung der parallel zur B 26 verlaufenden Gashochdruckleitung aufgrund der geplanten Entwässerungsmulde zu vermeiden, wird der geplante überbreite Mittelstreifen auf eine Breite von 6,0 m beschränkt. Somit befindet sich die Gashochdruckleitung im Bereich des Geh-/Radweges und kann in ihrer Lage unverändert belassen werden.

Im Bereich des Knotens „Hafen West“ befindet sich derzeit der Anschluss für die Gas-Druckregel- und Messanlage der AVG, welcher unter der geplanten Fahrbahn zum Liegen kommt. Im Falle von Wartungsarbeiten oder Störfällen wäre somit eine Fahrbahnspernung für die Dauer der Arbeiten notwendig. Um einen kontinuierlichen Verkehrsfluss zu gewährleisten, wird somit eine Verlegung der Leitung außerhalb der Fahrbahn erforderlich.

Die Lage der Leitungen ist der Unterlage 15.3 Blatt 1 T – 2 T zum Spartenbestand) zu entnehmen.

4.12 Ausbau von Gewässern

- entfällt -

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

5 SCHUTZMAßNAHMEN

5.1 Verkehrslärmschutzmaßnahmen

Die der Baumaßnahme am nächsten gelegene Bebauung ist das Gebiet des Bayernhafens Aschaffenburg nördlich der B 26. Hier werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete an der ersten Häuserreihe überschritten. Es besteht dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutz.

Im Bereich der beiden Wohnhäuser am Waldfriedhof „Stockstädter Weg 1a und 1b“ werden die Immissionswerte der 16. BImSchV für Wohnen im Außenbereich überschritten. Für die kirchlichen Gebäude am Waldfriedhof und das Gebäude „Darmstädter Straße 166“ wurden ebenfalls Grenzüberschreitungen ermittelt. Auch für diese vier Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutz.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ergaben, dass an **drei vier** Büro- bzw. Wohngebäuden innerhalb des Hafengebietes die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Weiterhin kommt es an zwei Wohngebäuden am Waldfriedhof, einem kirchlichen Gebäude und einem Blumenladen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.

Aufgrund der Tatsache, dass bei **drei vier** Gebäuden innerhalb des Gewerbegebietes, zwei Wohngebäuden am Waldfriedhof, einem kirchlichen Gebäude und einem Blumenladen eine wesentliche Änderung mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vorliegt, ist zu prüfen, ob aktive Schallschutzmaßnahmen möglich sind.

An den beiden Wohngebäuden am Waldfriedhof wäre gemäß der schalltechnischen Untersuchung eine Schallschutzwand entlang des Geh- und Radweges notwendig, um die Grenzwerte einzuhalten. Jedoch steht aufgrund der beengten Verhältnisse kein Platz für eine solche Maßnahme zur Verfügung. Zudem kann die Wand nicht ausreichend lang ausgebildet werden, da sonst die erforderlichen Sichtfelder am Knotenpunkt „Hafen West“ nicht eingehalten werden können.

Alle betroffenen Gebäude liegen direkt an der B 26 und weisen vor den Gebäuden Kundenparkplätze und Zulieferbereiche aus. Auch hier wären gemäß der schalltechnischen Untersuchung Schallschutzwände erforderlich, um die Grenzwerte einzuhalten. Die Zuwegung zu den betroffenen Grundstücken könnte aufgrund der örtlichen Gege-

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

benheiten nicht mehr gewährleistet werden. Außerdem können die Wände nicht ausreichend lang ausgebildet werden, da sonst die erforderlichen Sichtweiten am Knotenpunkt „Hafen Mitte“ nicht eingehalten werden können.

Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten sind daher nur passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster oder Schalldämmlüfter) für die betroffenen Gebäude möglich. Welche Maßnahmen hierfür geeignet sind richtet sich nach der 24. BImSchV und hängt vom Zustand und den Eigenschaften der betroffenen Gebäude ab.

Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in Unterlage 11.1 beigefügt.

Südlich der B 26 befindet sich der Landschaftspark Schönbusch. Die Parkanlage fällt nicht unter das Schutzobjekt „Nachbarschaft“ der 16. BImSchV. Somit sind gemäß der 16. BImSchV keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des denkmalgeschützten Landschaftsparks Schönbusch für die landschaftsgebundene Erholung wurde jedoch eine Umweltexpertise erarbeitet, welche eine Aussage über die Beeinträchtigung durch den Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“ enthält.

~~Die Ausführungen in der saP (Anhang 1 der Unterlage 12.1), im LBP (Unterlage 12.1) sowie in der Umweltexpertise (Unterlage 15.2) belegen, dass eine 4 m hohe Gabionenwand zu einer Vermeidung kollisionsbedingter Individuenverlusten von Fledermäusen und Vögel führen würde. Die Umweltexpertise zeigt auch die Abschätzungen der Auswirkungen der Lärm wie auch der Luftschadstoffimmissionen, so dass die Überflughilfe (Gabionenwand) auch als Schutzwand geeignet ist, die zu einer spürbaren Lärmentlastung und dadurch zum Schutz der Erholungssuchenden im Park führen wird. Gleichzeitig stellt eine solche Schutzwand auch einen Sichtschutz zwischen dem denkmalgeschützten Landschaftspark Schönbusch und der Bundesstraße her.~~

~~Der südlich parallel zur „Darmstädter Straße“ gelegene Schönbuschpark ist als sog. Belastungszone einer hohen Belastung durch Schallimmissionen sowie durch luftgetragene Schadstoffimmissionen ausgesetzt. Dies ist verbunden mit einer starken Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung in diesem Parkbereich, der hierdurch in deutlich geringerem Maße genutzt wird, als der der Straße abgewandte Teil des Landschaftsparks Schönbusch.~~

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

Da die 16. BImSchV für Parkanlagen und Erholungsflächen keine Grenzwerte nennt, wurde für die schalltechnische Beurteilung der Lärmbelastung des Landschaftsparks Schönbusch hilfsweise der in der DIN 18 005 genannte Orientierungswert für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen herangezogen. Dieser beträgt für den Tageszeitraum 55 dB(A) und wurde für den Freiraum in 2,0 m Höhe über Bodenniveau berechnet.

Wie die Prognose für den 4-spurigen Ausbau ohne Schallschutzmaßnahmen zeigt, wird im Park Schönbusch dieser Orientierungswert bis zu einer Entfernung von ca. 250 m von der B 26 überschritten. Ein gesetzlich geregelter Anspruch gem. der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung leitet sich dadurch allerdings nicht ab.

Die detaillierten Ergebnisse sind der Unterlage 15.2 T zu entnehmen

~~Die Notwendigkeit des Baus einer Gabionenwand als Überflughilfe leitet sich aus dem BNatSchG ab und wurde im LBP (Unterlage 12.1) und in der artenschutzrechtlichen Prüfung (Anhang 1 der Unterlage 12.1) begründet.~~

Im Jahr 2017 wurde in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Unterfranken durch die Planungsgruppe Natur & Umwelt (PGNU) eine Aktualisierung der Bestandsdaten der Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Reptilien durchgeführt. Die detaillierten Ergebnisse sind der saP Unterlage 12.4 T zu entnehmen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in dem Bereich des Schönbusch und dem angrenzenden Waldfriedhof Fledermausaktivitäten zu beobachten waren. Die Leitstrukturen entlang der B 26, an denen sich verschiedene Fledermausarten orientieren, bleiben erhalten und schränken deshalb diese Tiergruppen nicht ein. Es wurden bei gezielten Sichtbeobachtungen in der Dämmerung 9 querende Fledermäuse beobachtet. Bis auf eine Ausnahme überflogen sie die Straße in einer Höhe von etwa 15 m – 20 m, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass es sich hierbei um Abendsegler oder Breitflügelfledermäuse gehandelt hat, die Straßenschneisen als nicht strukturgebundene Arten in der Regel im freien Luftraum queren. Ebenso verhält es sich bei den kartierten Vögeln, die weiterhin vor allem außerhalb des Eingriffsbereiches vorkommen. Sowohl bei den Fledermäusen als auch bei den wertgebenden Vogelarten liegt also kein erhöhtes Kollisionsrisiko vor. Auf Grund dieses Sachverhaltes kann auf die Schutzwand als Überflughilfe für Fledermäuse und sonstiger Vogelarten verzichtet werden.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

~~Die Anlage als Lärmschutzwand ist von Gesetzes (BImSchG) wegen zwar nicht explizit gefordert, kann aber nach dem Schutzzweck und den gesetzgeberischen Zielen des BImSchG abgeleitet werden.~~

~~Insgesamt gesehen dient allen Beteiligten (Bundesrepublik Deutschland, Stadt Aschaffenburg, Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung) die Gabionenwand als~~

- ~~— Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse~~
- ~~— Lärm- und Schadstoffschutz für die Erholungssuchenden und~~
- ~~— Sichtschutz vom denkmalgeschützten Park zur Bundesstraße.~~

5.2 Schutz vor Luftschadstoffen

~~Entlang des südlichen Fahrbahnrandes ist eine Gabionenwand als Überflughilfe für Fledermäuse und Vögel vorgesehen.~~

~~Die Abschätzungen der Auswirkungen in der Umweltexpertise (Unterlage 15.2) haben gezeigt, dass die geplante Schutzwand auch zu einer spürbaren Entlastung der Luftschadstoffimmissionen für die Erholungssuchenden führen wird.~~

~~Was die Luftschadstoffbelastung des Schönbuschparks betrifft, so ist und bleibt NO₂ der kritische Schadstoff. Die Beurteilungswerte der 39. BImSchV werden jedoch weder im Prognose Nullfall noch im Planfall überschritten. Grund hierfür sind die für den Prognosehorizont gegenüber heute deutlich verminderten Kfz-spezifischen Emissionsfaktoren.~~

5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Es sind keine Wassergewinnungsgebiete im Untersuchungsbereich vorhanden.

5.4 Sonstige Schutzmaßnahmen

Es sind keine sonstigen Schutzmaßnahmen erforderlich.

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

6 AUSGLEICHSMAßNAHMEN ZUR ERHALTUNG VON ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETEN

- entfällt -

7 AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN ZUM SCHUTZ VON NATUR UND LANDSCHAFT

7.1 Kompensationsmaßnahmen / Forstrechtlicher Ausgleich

Im Stadtteil Damm auf einer bislang landwirtschaftlich genutzten Fläche erfolgt eine Aufforstung zum Laubmischwald mit gestuftem Waldmantel und vorgelagertem Krautsaum (E1). Dieser Waldmantel wird nicht nur zu den neuen, offenen Rändern aufgebaut, sondern auch zu den nördlich bis westlich angrenzenden Gehölzen, die bereits Saum- und Waldmantelcharakter aufweisen.

Im Stadtteil Schweinheim, im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatz der United States Army (Local Training Area), erfolgen nach teilweiser Entsiegelung von Flächen an drei Orten (E2-1, E2-2, E2-3) Aufforstungen zum Laubmischwald, je nach standörtlichen Gegebenheiten, mit gestuftem Waldmantel und vorgelagertem Krautsaum sowie die Anlage einer kleinen Streuobstwiese. Zum Schutz vor Wildbiss sind beide alle AufforstungsTeilflächen zu umzäunen. Die konkrete Ausplanung der Aufforstung erfolgt durch die zuständige Forstbehörde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Die Maßnahmen dienen zum Einen dem forstrechtlichen Ausgleich für die direkten Waldverluste entlang der B 26 sowie den indirekten Beeinträchtigungen des Restbestandes, der als schmaler Restbestand nicht mehr alle Waldfunktionen erfüllen und zudem einer erhöhten Gefährdung durch Rindensonnenbrand und Sturmwurf ausgesetzt ist.

Zum Anderen stellt die Aufforstung eine Ersatzmaßnahme für die Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere aus naturschutzfachlicher Sicht dar.

Für die Maßnahme wurde eine landschaftspflegerische Begleitplanung erarbeitet.

Die detaillierten Ergebnisse sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

7.2 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Grundsätzliches Ziel der Gestaltungsplanung zur vorgesehenen Baumaßnahme ist vor allem die Minderung des Eingriffs in das Stadtbild / Landschaftsbild durch größtmögliche Einbindung in die Landschaft.

Im Einzelnen sind folgende Gestaltungsmaßnahmen ausgewiesen:

- Ansaat in den Mittelstreifenflächen mit wildkrautreichem Landschaftsrasen
- Pflanzung von ~~Pyramiden-Eichen bzw.~~ Pappeln zum Erhalt/Wiederherstellung des Alleincharakters der B 26

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

- Pflanzung von Spitz-Ahorn im Bereich des Ersatzparkplatzes am Waldfriedhof
- Pflanzung von Bäumen II. Wuchsordnung im Bereich des Parkplatzes westlich Hafenkopfstraße
- Ansaat in den zu begrünenden Straßenrand- / Parkplatzbereichen, einschließlich Bankett und Entwässerungsmulde, mit Landschaftsrasen
- ~~Landschaftliche Einbindung der Schutzwand südlich der B 26 durch Bepflanzung mit Efeu und Wildem Wein~~

Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten (s. Unterlage 12.1 T)

8 EVTL. SICHERUNGSMÄßNAHMEN (SPEZ. AUSGLEICH) HINSICHTLICH NATURA 2000

- entfällt -

B 26, Darmstädter Straße

Ausbau der Knotenpunkte „Hafen West“ und „Hafen Mitte“
in Aschaffenburg

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Vor Beginn der Baumaßnahmen werden die im landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Unterlage 12.1 T) dargestellten erforderlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt.

Im Zuge der Baufeldfreimachung ist der Abbruch von zwei Gebäuden notwendig.

Es ist möglich den Abschnitt der B 26 in zwei Bauabschnitten zu bauen. Der 1. Bauabschnitt umfasst den Neubauabschnitt der zukünftig stadtauswärts führenden Fahrstreifen. Der 2. Bauabschnitt umfasst den Ausbau der bestehenden B 26.

Die komplette Erschließung der Baustellenbereiche der hier behandelten Verkehrsanlage erfolgt über das vorhandene Straßennetz der Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraßen sowie über die Trasse selbst.

Im Neubauabschnitt können die erforderlichen Baumaßnahmen ohne Beeinträchtigung der vorhandenen Verkehrsanlagen durchgeführt werden.

Für den Ausbauabschnitt wird der Verkehr auf den fertiggestellten Neubauabschnitt umgeleitet. Im Ausbauabschnitt können die erforderlichen Baumaßnahmen somit ebenfalls weitestgehend ohne Beeinträchtigung des Verkehrs erfolgen.

Bei der Herstellung der Anschlüsse der bestehenden Straßen („Stockstädter Weg“, „Hafenkopfstraße“) an die B 26 sind Beeinträchtigungen des Verkehrs nicht zu vermeiden. Hier ist ein Bauen unter Verkehr, d.h. mit halbseitiger Sperrung erforderlich.

Bei der Vergabe der Bauleistungen wird in der Baubeschreibung detailliert auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hingewiesen.

Für die Realisierung des Abschnittes der B 26 und die dazugehörigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Grunderwerb erforderlich.

Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken während der Bauzeit ist aufgrund des vorhandenen Baufeldes und der Durchführung der Baumaßnahme in zwei Abschnitten nur in sehr geringem Maße erforderlich (s. Unterlage 14).