

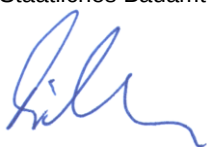
Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Planfeststellung

St 2309

Neubau der Anschlussstelle Miltenberg-Nord /
Großheubach Gewerbegebiet Auweg

Antragsteller: Aschaffenburg, den 14.11.2011/09.04.2013 03.05.2017 Staatliches Bauamt  B i l l e r , Leitender Baudirektor	

Aufgestellt:

Ingenieurbüro
Bernd Eilbacher
Bischoffstr. 62
63897 Miltenberg

**Die mit T3 gekennzeichneten Blätter ergänzen den
Erläuterungsbericht aufgrund der 3.Tektur vom 03.05.2017.**

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Beschreibung des Vorhabens	3
1.1 Standort	3
1.2 Vorgeschichte der Planung	3
1.3 Planerische Beschreibung	4 T1
1.4 Straßenbauliche Beschreibung	4 T1
1.4.1 Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger	4 T1
1.4.2 vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	7
1.4.3 vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik	7
2. Notwendigkeit des Vorhabens	8
2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	8
2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele	8
2.3 Zweck des Vorhabens – Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur	10
2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	12
3. Begründung des Vorhabens	12
3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten	12
3.1.1 Variante Kreisverkehrsplätze	13
3.1.2 Trassenbeschreibung	14 T1
3.2 Auswirkung der Plantrasse und der Varianten	18. 1T1
3.2.1 Raumordnung, Planungen	18. 1T1
3.2.2 Städtebau	18. 1T1
3.2.3 Verkehrsverhältnisse	18. 2T1
3.2.4 Straßen-Infrastruktur	19
3.2.5 Wirtschaftlichkeit	19
3.2.6 Umweltauswirkungen einschließlich Wechselwirkungen	19
3.2.6.1 Verkehrslärm auf Wohn- und Erholungsgebiete	19
3.2.6.2 Land- und Forstwirtschaft, Bodennutzungen	19
3.2.6.3 Flächenbedarf	19
3.2.6.4 Naturhaushalt, Lebensräume, Tiere und Pflanzen, (Arten), Wald	20
3.2.6.5 Boden	20
3.2.6.6 Wasser	20
3.2.6.6.1 Grundwasser	20
3.2.6.6.2 Oberflächengewässer	20
3.2.6.7 Luft/Klima	20
3.2.6.8 Landschaft	20
3.2.6.9 Sach- und Kulturgüter	20
3.2.6.10 Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	20
3.2.7 Auswirkungen auf weitere öffentliche Belange	21 T1
3.2.8 Auswirkungen auf private Belange	21 T1
3.3 Ergebnis unter Berücksichtigung der „Nullvariante und der Ausbauvariante“	21 T1
4. Technische Gestaltung des Vorhabens	22
4.1 Trassierung	22
4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	22
4.1.2 Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten	24 T1

4.1.3	Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen	24	T1
4.1.4	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt	24	T1
4.1.5	Sichtweitenanalyse	24	T1
4.1.6	Räumliche Linienführung	25	
4.2	Querschnitt	25	
4.2.1	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung	25	
4.2.2	Begründung des Querschnittes	25	
4.2.3	Leistungsfähigkeit	27	
4.2.4	Bauklasse und Fahrbahndeckschicht	27	
4.2.5	Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege	28	T1
4.2.6	Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und Mittelstreifen	28	T1
4.2.7	Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen	28	T1
4.2.8	Bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten	28	T1
4.2.9	Einpassung in bebaute Gebiete	29	T1
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	29	T1
4.3.1	Einmündung der GemVer 3 in die Benzstraße Siemensstraße	29	T1
4.3.2	Einmündung der Engelbergstraße in die GemVer 3 (Ortsstraße 6)	29	T1
4.3.3	Anschluss Auweg und St 2309 an die GemVer 3 (Ortsstraße 7)	30	
4.3.4	Anschluss Wirtschaftsweg Feld 24 und St 2309 an die GemVer 3	30	
4.3.5	Gemeinsamer Geh- und Radweg	31	T1
4.4	Verkehrssicherheit der gewählten Lösung	31	T1
4.5	Baugrund und Erdarbeiten	31	T1
4.6	Entwässerung	32	T1
4.7	Ingenieurbauwerke	32	T1
4.8	Straßenausstattung	32	T1
4.9	Besondere Anlagen	32	T1
4.10	Öffentliche Verkehrsanlagen	32	T1
4.11	Leitungen	32	T1
4.12	Ausbau von Gewässern	33	T1
5.	Schutzmaßnahmen	33	T1
5.1	Verkehrslärmschutzmaßnahmen	33	T1
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	33	T1
5.3	Sonstige Schutzmaßnahmen (Naturschutz/Artenschutz usw.)	33	T1
6.	Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten	34	
7.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	34	
8.	Evtl. Sicherungsmaßnahmen (spez. Ausgleich) hinsichtlich Natura 2000 (Gebiets- und Artenschutz)	34	
9.	Durchführung der Baumaßnahme	34	

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1. Standort

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Neubau einer Anschlussstelle an die im Jahre 2008 fertig gestellte St 2309 Ortsumgehung Miltenberg. Die geplante Maßnahme befindet sich in der Region 1, Bayerischer Untermain, im Landkreis Miltenberg zwischen dem Markt Großheubach und der Stadt Miltenberg. Die Anschlussstelle bindet in Zukunft das Großheubacher Gewerbegebiet „Auweg 1“, das geplante Gewerbegebiet „Auweg 2“ und den Norden Miltenbergs an die St 2309 an.

1.2 Vorgeschichte der Planung

Bereits während der Vorplanungen der Maßnahme Verlegung der Staatsstraßen St 507, 2309, 2310 bei Bürgstadt, Großheubach und Miltenberg, wurden Forderungen nach einer zusätzlichen Anschlussstelle an der St 2309 zwischen Großheubach und Miltenberg untersucht, aber nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen. Dabei wurden auch höhengleiche Lösungen diskutiert, aber wegen der Streckencharakteristik verworfen.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle zwischen der Anschlussstelle Großheubach – Süd und der Anschlussstelle Miltenberg / Bürgstadt wurde jedoch von der Stadt Miltenberg und dem Markt Großheubach aufrecht erhalten. In einem Planänderungsverfahren zu Bauwerk 3 (Verlegung der Feldwegüberführung Faktorbildweg) und des zulaufenden Feldweges wurde das Bauwerk 3 auf die Anforderungen an eine zukünftige Anschlussstelle in diesem Bereich hin verändert. Die Plangenehmigung wurde durch die Regierung von Unterfranken am 14.02.2006, AZ: 32-4354.3-3/94 erteilt.

Das Überführungsbauwerk ist mittlerweile plangemäß erstellt worden.

In den verschiedenen Planungsphasen wurden aufbauend aufeinander mehrere Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Im Jahr 2003 wurde ein Verkehrsgutachten zum Anschluss des Gewerbegebiet „Auweg“ an die Großheubacher Straße (St 2309 alt) im Auftrag der Stadt Miltenberg durchgeführt. Dieses Gutachten war erforderlich, da die Stadt Miltenberg plante die Siemensstraße bis zum Gewerbegebiet „Auweg“ zu verlängern und im weiteren Verlauf an die St 2309 alt anzuschließen. Diese Planung wurde aufgrund der geplanten Anschlussstelle Miltenberg-Nord / Gewerbegebiet Großheubach Auweg nicht umgesetzt.

In dem Jahr 2006 wurde durch den Markt Großheubach ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das die Verkehrswirksamkeit einer Anschlussstelle Miltenberg-Nord / Großheubach Gewerbegebiet Auweg an die St 2309 untersuchen sollte. Das Gutachten wurde am 12.06.2006 erstellt. Am 16.02.2010 wurde das Gutachten für den verkehrstechnischen Kapazitätsnachweis für die Knotenpunkte GemVer3 / Siemensstraße /

Benzstraße und GemVer3 / Engelbergstraße aufbereitet und mit Datum 03.03.2011 auf die aktuelle Verkehrsentwicklung und auf die Verkehrswirksamkeit des von der Stadt Miltenberg in Verlängerung der Engelbergstraße geplanten Baugebietes „Krausstraße“ hin fortgeschrieben. Das Gutachten trägt den Namen „Verkehrsgutachten zur geplanten Anschlussstelle Knoten 3 in Großheubach“.

1.3 Planerische Beschreibung

Die Maßnahme ist nicht im Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten. Es handelt sich um den Bau einer neuen Anschlussstelle einer Ortsstraße an die St 2309 im Bereich der Ortsumgehung Miltenberg, die auf Veranlassung der Stadt Miltenberg und des Marktes Großheubach zur Erschließung von Gewerbe- und Wohngebieten und der Entlastung von innerörtlichen Straßen dient.

Der Markt Großheubach plant die Erweiterung seiner Industriegebiete im Bereich nördlich der St 2309 um „Auweg 2“, das keine direkte Anbindung an die Staatsstraße hat.

Die geplante Anschlussstelle bindet die Gewerbegebiete „Auweg 1“ und „Auweg 2“ des Marktes Großheubach und den Bereich Miltenberg - Nord an die St 2309 an.

Eine Abhilfe ist für den Raum Miltenberg dringend erforderlich.

Durch die Baumaßnahme sollen die nachstehend genannten Planungsziele erreicht werden:

- Anbindung der bestehenden und geplanten Gewerbegebiete Großheubachs und des Stadtteiles Miltenberg – Nord
- Entlastung der Nikolaus-Fasel-Straße von dem Quell-/Zielverkehr aus dem Stadtteil Miltenberg – Nord
- Beseitigung bestehender Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite der Ortsstraße Miltenberg im Einmündungsbereich der Nikolaus-Fasel-Straße in die Großheubacher Straße (St 2309 alt)
- Sicherstellung einer nachhaltigen Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsströme infolge des geplanten Großheubacher Gewerbegebietes.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

1.4.1 Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger

GemVer 3

Die geplante Straße verbindet Miltenberg-Nord und das Gewerbegebiet „Auweg 2“. Sie beginnt in Miltenberg an der vorhandenen Einmündung

Benzstraße und GemVer3 / Engelbergstraße aufbereitet und mit Datum 03.03.2011 auf die aktuelle Verkehrsentwicklung und auf die Verkehrswirksamkeit des von der Stadt Miltenberg in Verlängerung der Engelbergstraße geplanten Baugebietes „Krausstraße“ hin fortgeschrieben. Das Gutachten trägt den Namen „Verkehrsgutachten zur geplanten Anschlussstelle Knoten 3 in Großheubach“.

1.3 Planerische Beschreibung

Die Maßnahme ist nicht im Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten. Es handelt sich um den Bau einer neuen Anschlussstelle einer Ortsstraße an die St 2309 im Bereich der Ortsumgehung Miltenberg, die auf Veranlassung der Stadt Miltenberg und des Marktes Großheubach zur Erschließung von Gewerbe- und Wohngebieten und der Entlastung von innerörtlichen Straßen dient.

Der Markt Großheubach plant die Erweiterung seiner Industriegebiete im Bereich nördlich der St 2309 um „Auweg 2“, das keine direkte Anbindung an die Staatsstraße hat.

Die geplante Anschlussstelle bindet die Gewerbegebiete „Auweg 1“ und „Auweg 2“ des Marktes Großheubach und den Bereich Miltenberg - Nord an die St 2309 an.

Eine Abhilfe ist für den Raum Miltenberg dringend erforderlich.

Durch die Baumaßnahme sollen die nachstehend genannten Planungsziele erreicht werden:

- Anbindung der bestehenden und geplanten Gewerbegebiete Großheubachs und des Stadtteiles Miltenberg – Nord
- Entlastung der Nikolaus-Fasel-Straße von dem Quell-/Zielverkehr aus dem Stadtteil Miltenberg – Nord
- Beseitigung bestehender Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite der Ortsstraße Miltenberg im Einmündungsbereich der Nikolaus-Fasel-Straße in die Großheubacher Straße (St 2309 alt)
- Sicherstellung einer nachhaltigen Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsströme infolge des geplanten Großheubacher Gewerbegebietes.

1.4 Straßenbauliche Beschreibung

1.4.1 Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger

GemVer 3

Die geplante Straße verbindet Miltenberg-Nord und das Gewerbegebiet „Auweg 2“. Sie beginnt in Miltenberg an der ~~vorhandenen Einmündung~~

Siemens-/Benzstraße. Bei km 0+177 mündet die Engelbergstraße, im weiteren Verlauf als Ortsstraße 6 bezeichnet, ein, über den Kreisel 2 bei km 0+293 ist sie mit dem Auweg, im weiteren Verlauf als Ortstraße 7 bezeichnet, und den Rampen 3 und 4 verbunden. Im weiteren Verlauf führt sie ab km 0+387 bis km 0+510 über eine Brücke und Rampe, die im Rahmen der Baumaßnahme St 2309 vom Freistaat Bayern gebaut wurden, über die St 2309. Bei km 0+550 sind über einen Kreisel die Rampen 1 und 2 und ein öffentlicher Feld- und Waldweg angeschlossen, die Straße endet bei km 0+587 in einem öffentlichen Feld- und Waldweg (Verlängerung der Maria-Hilf-Straße). Der Anschluss wird in einem späteren Verfahren für das Gewerbegebiet „Auweg 2“ ausgebaut.

Ram 1 und 2

Die Rampe 1 beginnt im Kreisel der GemVer 3 (km 0+550) und dient als Beschleunigungsspur zur St 2309 (km 3+449) in Richtung Aschaffenburg. Die Rampe 2 ist die zugehörige Verzögerungsspur aus Richtung Würzburg. Sie beginnt auf der St 2309 (km 3+766) und schließt bei km 0+196 an die Rampe 1 an.

Ram 3 und 4

Die Rampe 3 beginnt im Kreisel der GemVer 3 (km 0+293) und dient als Beschleunigungsspur auf die St 2309 (km 3+930) in Richtung Würzburg. Die Rampe 4 ist die zugehörige Verzögerungsspur von der St 2309 aus Richtung Aschaffenburg. Sie beginnt dort (km 3+708) und schließt bei km 0+088 an die Rampe 3 an.

Ortsstraße 6

Die Ortsstraße 6 beginnt auf der GemVer 3 bei km 0+177 und endet bei km 0+078 in der bestehenden Engelbergstraße in Miltenberg.

Ortsstraße 7

Die Ortsstraße 7 schließt an den vorhandenen Auweg in Großheubach an und endet im Kreisel der GemVer 3 bei km 0+293.

Länge der Baustrecke GemVer 3

Gesamt:	km 0+000 – 0+587	587 m
davon		
Gemarkung Miltenberg	km 0+000 – 0+180	180 m
Gemarkung Großheubach	km 0+180 – 0+273	92 m
KVP 1	km 0+273 – 0+313	40 m
Rampe	km 0+313 – 0+530	217 m
KVP 2	km 0+530 – 0+570	40 m
Gemarkung Großheubach	km 0+570 – 0+587	17 m

~~Siemens-/Benzstraße~~ bestehenden Siemensstraße, sog. Oswaldstraße, bei Bau-km 0+120. Bei km 0+177 mündet die Engelbergstraße, im weiteren Verlauf als Ortsstraße 6 bezeichnet, ein, über den Kreisel 2 bei km 0+293 ist sie mit dem Auweg, im weiteren Verlauf als Ortstraße 7 bezeichnet, und den Rampen 3 und 4 verbunden. Im weiteren Verlauf führt sie ab km 0+387 bis km 0+510 über eine Brücke und Rampe, die im Rahmen der Baumaßnahme St 2309 vom Freistaat Bayern gebaut wurden, über die St 2309. Bei km 0+550 sind über einen Kreisel die Rampen 1 und 2 und ein öffentlicher Feld- und Waldweg angeschlossen, die Straße endet bei km 0+587 in einem öffentlichen Feld- und Waldweg (Verlängerung der Maria-Hilf-Straße). Der Anschluss wird in einem späteren Verfahren für das Gewerbegebiet „Auweg 2“ ausgebaut.

Ram 1 und 2

Die Rampe 1 beginnt im Kreisel der GemVer 3 (km 0+550) und dient als Beschleunigungsspur zur St 2309 (km 3+449) in Richtung Aschaffenburg. Die Rampe 2 ist die zugehörige Verzögerungsspur aus Richtung Würzburg. Sie beginnt auf der St 2309 (km 3+766) und schließt bei km 0+196 an die Rampe 1 an.

Ram 3 und 4

Die Rampe 3 beginnt im Kreisel der GemVer 3 (km 0+293) und dient als Beschleunigungsspur auf die St 2309 (km 3+930) in Richtung Würzburg. Die Rampe 4 ist die zugehörige Verzögerungsspur von der St 2309 aus Richtung Aschaffenburg. Sie beginnt dort (km 3+708) und schließt bei km 0+088 an die Rampe 3 an.

Ortsstraße 6

Die Ortsstraße 6 beginnt auf der GemVer 3 bei km 0+177 und endet bei km 0+078 in der bestehenden Engelbergstraße in Miltenberg.

Ortsstraße 7

Die Ortsstraße 7 schließt an den vorhandenen Auweg in Großheubach an und endet im Kreisel der GemVer 3 bei km 0+293.

Länge der Baustrecke GemVer 3

Gesamt:	km 0+000 – 0+587	587 m
davon		
Gemarkung Miltenberg	km 0+120 – 0+180	60 m
Gemarkung Großheubach	km 0+180 – 0+273	92 m
KVP 1	km 0+273 – 0+313	40 m
Rampe	km 0+313 – 0+530	217 m
KVP 2	km 0+530 – 0+570	40 m
Gemarkung Großheubach	km 0+570 – 0+587	17 m

Länge der Baustrecke Ram 1 und 2

Rampe 1		
Gesamt:	km 0+000 – 0+232	232 m
davon		
GemVer 3	km 0+000 – 0+020	20 m
Gemarkung Großheubach	km 0+020 – 0+116	96 m
Trasse St 2309 (Bestand)	km 0+116 – 0+232	116 m
Rampe 2		
Gesamt:	km 0+000 – 0+196	196 m
davon		
Trasse St 2309 (Bestand)	km 0+000 – 0+118	118 m
Gemarkung Großheubach	km 0+118 – 0+196	78 m

Länge der Baustrecke Ram 3 und 4

Rampe 3		
Gesamt:	km 0+000 – 0+307	307 m
davon		
GemVer 3	km 0+000 – 0+020	20 m
Gemarkung Großheubach	km 0+020 – 0+160	140 m
Trasse St 2309	km 0+160 – 0+307	147 m
Rampe 4		
Gesamt:	km 0+000 – 0+193	193 m
davon		
Gemarkung Großheubach	km 0+118 – 0+193	75 m
Trasse St 2309	km 0+000 – 0+118	118 m

Länge der Baustrecke Ortstraße 6

Gesamt:	km 0+000 – 0+078	78 m
davon		
GemVer 3	km 0+000 – 0+003	3 m
Gemarkung Miltenberg	km 0+003 – 0+078	75 m

Länge der Baustrecke Ortstraße 7

Gesamt:	km 0+000 – 0+195	195 m
davon		
Gemarkung Miltenberg	km 0+000 – 0+175	175 m
GemVer 3	km 0+175 – 0+195	20 m

Der Ausbauquerschnitt der geplanten Gemeindeverbindungsstraße entspricht mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m den Empfehlungen der „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen RAS 06“, Bild 39: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Anbaufreie Straße“. Im Bereich zwischen den Kreisverkehrsplätzen über die Brücke ist die nördliche Rampe bereits mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m gebaut worden, die Fahrbahnbreite des Brückenbauwerkes beträgt 9,00 m. Unter

Berücksichtigung dieser Zwangspunkte ist die Verziehung zu den Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrsplatzes mit den erforderlichen Breiten von 3,50 – 4,00 m (Zufahrt) und 3,75 – 4,50 m (Ausfahrt) auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m der GemVer 3 fahrdynamisch nicht sinnvoll. Aus den vorgenannten Gründen beträgt die Fahrbahnbreite in diesem Bereich durchgehend 7,50 m. Für die Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges wird eine Breite von 3,00 m (RASt 06, Tabelle 27: Gemeinsame Geh- und Radwege) gewählt.

Die einstreifigen Verbindungsrampen haben eine Fahrbahnbreite von 4,25 m (RQ Q1), die zweistreifigen Rampen eine Fahrbahnbreite von 8,50 m (RQ Q2).

Der Ausbauquerschnitt der Kreisfahrbahn ist mit einer Breite von 6,50 m bemessen.

Der Ausbauquerschnitt der Ortsstraßen orientiert sich an den bestehenden Fahrbahnbreiten/Regelquerschnitten mit der Fahrbahnbreite von 6,50 m.

An der Herstellung dieses Knotenpunktes sind der Freistaat Bayern, der Markt Großheubach und die Stadt Miltenberg beteiligt. Baulastträger ist der Freistaat Bayern. Kostenträger sind die Stadt Miltenberg und der Markt Großheubach.

1.4.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Der Stadtteil Miltenberg-Nord ist durch die Bahnlinie Aschaffenburg-Wertheim zerschnitten. Die nördlich der Bahnlinie liegenden Wohn- und Gewerbegebiete haben nur eine Anbindung über die Nikolaus-Fasel-Straße an die St 2309 alt. Diese liegt unmittelbar nördlich des Bahnüberganges. Das Gewerbegebiet Auweg 1 ist nördlich der Gemarkungsgrenze an die St 2309 alt angebunden. Eine Anbindung des geplanten Gewerbegebietes „Auweg 2“ in Großheubach an die St 2309 existiert nicht.

1.4.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Der Neubau der Anschlussstelle an die St 2309 ermöglicht eine direkte Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete von Miltenberg-Nord und den Gewerbegebieten „Auweg 1“ und „Auweg 2“ von Großheubach an die St 2309.

Der Knoten dient auch der Überführung des Faktor-Bild-Weges an die Umgehungsstraße St 2309.

Für das im Flächennutzungsplan des Marktes Großheubach geplante Gewerbegebiet Großheubach „Auweg 2“ ist er die einzige Zu- und Abfahrt auf die Umgehungsstraße und damit der einzige Anschluss an die Staatsstraße.

Die Verkehrscharakteristik wird zukünftig vornehmlich bestimmt durch Beschäftigten-, Kunden-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr und einem

Gewerbegebiet entsprechenden Güterverkehr sowie dem Anwohnerverkehr der in Miltenberg – Nord vorhandenen und geplanten Wohngebiete.

2. Notwendigkeit des Vorhabens

2.1. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die Nikolaus-Fasel-Straße ist die einzige Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete in Miltenberg-Nord nördlich der Bahnlinie. In diesem Gebiet leben 1300 Einwohner und es sind 1000 Mitarbeiter in 15 Betrieben beschäftigt. In den drei Schulen werden 1750 Schüler unterrichtet. Die Schulen haben 150 Beschäftigte.

Die Lage der Einmündung der Nikolaus-Fasel-Straße in die St 2309 alt unmittelbar nördlich des schienengleichen Bahnübergangs stellt ein Nadelöhr für die Erschließung dar. In diesem Knotenbereich kommt es immer wieder zu Stauungen, da die Leistungsfähigkeit nicht gegeben ist. Dieser Effekt wird durch die Nähe zum Bahnübergang noch verstärkt, weil der Knotenpunkt im Rückstaubereich des Bahnüberganges liegt. Bei geschlossener Bahnschranke kommt es regelmäßig auf der Großheubacher Straße zu Rückstauungen, die bis zur St 2309 neu Anschlussstelle Großheubach Süd reichen. Aus diesem Grund ist die Zufahrt zum Großheubacher Gewerbegebiet „Auweg 1“ nicht ungehindert möglich.

Trotz der Umgehungsstraße St 2309 neu bleiben die unzureichenden Verkehrsverhältnisse für die Anbindung von Miltenberg-Nord erhalten.

Das geplante Gewerbegebiet Großheubachs „Auweg 2“ kann sinnvoll nur über die geplante Anschlussstelle direkt erschlossen werden.

2.2. Raumordnerische Entwicklungsziele

Die im allgemeinen ländlichen Raum liegende Stadt Miltenberg und Markt Großheubach liegen am bayerischen Untermain und sind Bestandteil des Regionalplanes der Region Bayerischer Untermain (1). Die Stadt Miltenberg ist ein Mittelzentrum, der Markt Großheubach bildet mit Kleinheubach ein Unterzentrum.

Durch den Bau des Knotenpunktes werden unter anderem folgende der im Regionalplan enthaltenen Ziele verwirklicht:

- Die Verkehrsinfrastruktur entlang der Verkehrs- und Siedlungsachse wird verbessert durch den Anschluss der Gewerbegebiete, Wohngebiete Miltenberg-Nord, Schul- und Freizeitstätten an die St 2309 und somit an den Bereich Frankfurt/Rhein-Main und Würzburg. Durch die Anschlussstelle kann die Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werden.
- Des Weiteren können die Bereiche der gewerblichen Wirtschaft und der Dienstleistungen so weiter entwickelt werden, dass die Region vor allem

mit benachbarten Räumen als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort gestärkt wird.

- Durch die Anschlussstelle kann Großheubach und Miltenberg ihre Zugehörigkeit zur Europäischen Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main sichern und nutzen und gleichzeitig ihre politische und kulturelle Eigenständigkeit bewahren.
- Das Straßennetz wird so verbessert und ergänzt, dass es
 - dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden,
 - dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen,
 - der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen insbesondere durch weitere Ortsumgehungen und
 - einer angemessenen Bewältigung des Schwerverkehrs
 dient. Der deutlich überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung der Region soll unter Berücksichtigung der speziellen geografischen Gegebenheiten Rechnung getragen werden.

Der Knotenpunkt schließt an die St 2309 an und somit an den Einzugsbereich des Rhein-Main-Gebietes. Der Wirtschaftsstandort Bayerischer Untermain hängt ganz entscheidend von der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur ab.

Eine schnelle und sichere Anbindung an die St 2309 und damit an die Zentren Aschaffenburg und Würzburg sind für die Standorte Großheubach und Miltenberg von zentraler Bedeutung. Mit der Baumaßnahme wird die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle und die mit ihr verknüpften Streckenzüge nachhaltig gewährleistet und darüber hinaus eine verkehrsgerechte und sichere Anbindung von Miltenberg-Nord und den Gewerbegebieten Großheubach sichergestellt.

Nach dem Regionalplan „Region Bayerischer Untermain (1)“ ist Miltenberg ein Mittelzentrum. Dort ist fixiert, dass es in seinen mittelzentralen Versorgungsaufgaben für den südlichen Teil der Region sowie in seiner Funktion für Fremdenverkehr und Tages- und Wochenenderholung gestärkt werden soll.

Bezogen auf den Straßenbau soll dabei insbesondere angestrebt werden:

- eine Entlastung der Ortsdurchfahrt und eine sich daraus ergebende Verbesserung der städtebaulichen Situation,
- eine Reduzierung der Umweltbelastung in den Ortslagen,
- eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im Hinblick auf den Energieverbrauch und die Reisezeiten,
- eine Verbesserung der Versorgung mit zentralen Diensten,
- eine Stärkung der industriell-gewerblichen Wirtschaft durch verbesserte Marktzugangs- und Absatzchancen und
- eine Stärkung der Fremdenverkehrswirtschaft.

Industrie und Gewerbe der Region sind auf eine gute Verkehrsverbindung zu den benachbarten Zentren und eine schnelle Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz angewiesen. Ohne den direkten Anschluss an die St 2309 ist diese Region (Gewerbegebiet „Auweg 1“, „Auweg 2“ und Miltenberg-Nord) stark benachteiligt. Im Zuge des Planfeststellungs-

verfahrens der St 2309 hat der Markt Großheubach bereits einen kreuzungsfreien Anschluss der drei wichtigen Siedlungsteile an die St 2309 im Raum Miltenberg gefordert.

Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die damit verbundene Konzentration der Wohn- und Arbeitsstätten auf die zentralen Orte sowie die Berücksichtigung der Belange des Fremdenverkehrs.

2.3. Zweck des Vorhabens – Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur

Durch die Baumaßnahme sollen die nachstehend genannten Planungsziele erreicht werden:

- Direkte Anbindung der bestehenden und geplanten Gewerbegebiete Großheubachs und des Stadtteiles Miltenberg-Nord an die St 2309
- Entlastung der Nikolaus-Fasel-Straße von dem Quell-/Zielverkehr aus dem Stadtteil Miltenberg-Nord
- Beseitigung bestehender Leistungs- und Verkehrsdefizite in der Einmündung der Nikolaus-Fasel-Straße in die Großheubacher Straße (St 2309 alt)
- Sicherstellung einer nachhaltigen Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsströme infolge des geplanten Großheubacher Gewerbegebietes.

Der Markt Großheubach plant die Erweiterung seiner Industriegebiete im Bereich nördlich der St 2309 um „Auweg 2“, das keine direkte Anbindung an die Staatsstraße hat.

Die geplante Anschlussstelle bindet in Zukunft die Gewerbegebiete „Auweg 1“ und „Auweg 2“ des Marktes Großheubach direkt an die St 2309 an. Die Gewerbetriebe in Miltenberg-Nord werden in der Verlängerung der Siemensstraße ebenfalls direkt an die St 2309 angebunden. Die Wohngebiete im Bereich Miltenberg-Nord werden in Zukunft über die Martin-Vierengel-Straße und die Junkerstraße auf die Siemensstraße und von dort auf die St 2309 neu erschlossen werden. Ebenso werden Teile des Quell- und Zielverkehrs zu den Schulen den Weg über die geplante Anschlussstelle Miltenberg-Nord wählen.

Ein weiteres Planungsziel mit der direkten Anbindung der Gewerbegebiete an die St 2309 auch die Brückenstraße und Großheubacher Straße vom Durchgangsverkehr weiter zu entlasten.

Das in der Vergangenheit ständig gewachsene Straßenverkehrsaufkommen wird auch in Zukunft steigen. Die Anpassung des vorhandenen Straßennetzes ist ohne Einschränkung der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit und der Qualität des Wohnumfeldes, insbesondere im Bereich der Einmündung der Nikolaus-Fasel-Straße in die St 2309, nicht mehr möglich.

Tabelle 1: Prognoseverkehr 2025 im Bereich des Knotenpunktes

Prognose 2025	DTV [Kfz/24 h]
Rampe 1	850
Rampe 2	1.000
Rampe 3	2.200
Rampe 4	1.150
Kreisel 1	1.400-2.450
Kreisel 2	1.050-1.900
GemVer 3	1.700-2.650
Ortsstraße 6	250
Ortsstraße 7	950

Durch die direkte Anbindung an die St 2309, die den Großraum Rhein-Main mit Würzburg verbindet, verbessert sich die Anbindung an das überregionale Straßennetz.

Miltenberg-Nord, das Gewerbegebiet „Auweg 2“, das Baugebiet „Krausstraße“ besitzen keine direkte Anbindung an die St 2309, diese kann nur durch den geplanten Knotenpunkt erreicht werden.

Die direkte Anbindung an die St 2309 wirkt sich auch positiv auf den Lieferverkehr, bzw. Andienungs- und Kundenverkehr aus. Die Gewerbegebiete gewinnen somit an Attraktivität.

Aber auch die Beschäftigten und Anwohner profitieren von der direkten Anbindung.

Der Verkehr von der St 2309 wird über die Siemensstraße und die Junkerstraße in die Nikolaus-Fasel-Straße geführt. Die Anbindung des geplanten Baugebietes „Krausstraße“ kann über die Ortsstraße 6 erfolgen, die im Zuge dieser Maßnahme bereits für den aufzunehmenden Verkehr ausgebaut wird. Die Verringerung des Verkehrs in der Maria-Hilf-Straße und in der Engelbergstraße wird die Lebensdauer der auf diese Verkehrszahlen nicht ausgelegten Straßen erhöhen. Durch die Verlagerung des Liefer- und Durchgangsverkehres verringert sich die Überlastung der Straßen. Der Stau - Schwerpunkt an dem Bahnübergang wird sich verringern.

In den Knotenpunkten wird an allen Zu- und Abfahrten die bestmögliche Qualitätsstufe A erreicht und damit eine nachhaltige Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten sichergestellt. Die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Knotenpunktsystems stellt aufgrund der inzwischen üblichen Kreisverkehrsplätze überhaupt kein Problem mehr dar.

Somit ist sowohl die Verkehrswirksamkeit der geplanten Trasse als auch die erhebliche Entlastungswirkung auf die bestehenden Straßen nachgewiesen.

2.4. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den Bau des höhenfreien Anschlusses von Miltenberg-Nord und den Gewerbegebieten Großheubach an die St 2309 wird sich im Bereich zwischen dem Knoten St 2309 Ortsumgehung Miltenberg / St 2309 alt und dem Bahnübergang in Miltenberg-Nord eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens ergeben.

Entsprechend ist dadurch auch die Immissionssituation in diesem Bereich rückläufig.

Durch die Anordnung des Lärmschutzwalles werden die Lärmimmissionen der St 2309 für die Anwohner im Wohngebiet Engelbergstraße verringert.

Somit werden Verbesserungen sofort nach der Realisierung herbeigeführt.

3. Begründung des Vorhabens

3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten

Zu Beginn der Planung wurde verschiedene Möglichkeiten untersucht Miltenberg-Nord und die Gewerbegebiete Großheubach an die St 2309 anzuschließen. Diese waren eine plangleiche Kreuzung oder eine planfreie Anschlussstelle. Aufgrund der Streckencharakteristik der St 2309 und unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit schied die plangleiche Lösung aus.

Zur Erreichung der in Ziffer 2 genannten Planungsziele wurden die nachfolgend beschriebenen Varianten untersucht:

- Variante konventionelle Kreuzungen mit separaten Linksabbiegespuren
- Variante Kreisverkehrsplätze.

Als Hauptbeurteilungskriterium ist die nachhaltige Leistungsfähigkeit vorausgesetzt worden. Weiteres entscheidendes Kriterium ist die Beurteilung der Verkehrssicherheit.

Aufgrund des bestehenden Überführungsbauwerkes und der bestehenden Ortsstraßen von Miltenberg und Großheubach und der somit geringen Baulängen wurden keine Varianten für die vorgelegte Trassierung erforderlich.

Planungsüberlegung T-Kreuzungen

Im nördlichen Planungsgebiet werden die Rampen und Feldwege an die GemVer 3 angeschlossen, im südlichen Teil die Rampen und die Ortsstraße an die GemVer 3 angeschlossen.

Es wurde für die Knotenpunkte eine konventionelle Kreuzung mit separaten Linksabbiegespuren untersucht.

Die T-Kreuzungen erreichen die Verkehrsqualitätsstufe B.

Ein Nachteil dieser Variante ist die Einschränkung der Sichtweiten bei wartenden LKWs.

Die beengten Schleifen der Ab- und Zufahrt zur St 2309 ermöglichen keine längere Anbindungsstrecke an die GemVer 3. Dies kann bei von der St 2309 abfahrenden und an der Kreuzung wartenden LKWs zu Rückstauungen führen. Dies stellt ein Sicherheitsdefizit und eine Minderung des Leistungsflusses dar.

Die Anbindung der Wirtschaftswege an der nördlichen Kreuzung ist nur mit großem Platzaufwand zu bewerkstelligen.

Der Fußgänger- und Radverkehr hat im Bereich der separaten Linksabbiegespuren zwei Fahrspuren zu kreuzen. Dies führt zu einer Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer.

Planungsüberlegung Kreisverkehrsplätze

Für die beiden Knotenpunkte wurde alternativ eine Kreisverkehrsplatz-Lösung untersucht.

Die Kreisverkehrsplätze erreichen die Verkehrsqualitätsstufe A.

Die Anlage von Kreisverkehrsplätzen verbessert den Leistungsfluss.

Sicheres Abfahren ist in den Kreisverkehrsplatz möglich.

Die Sichtverhältnisse sind im Vergleich zur konventionellen Kreuzung bei wartenden LKWs wesentlich verbessert.

Der Markt Großeubach und die Stadt Miltenberg haben sich eindeutig für diese Variante ausgesprochen.

3.1.1 Variante Kreisverkehrsplätze

Knoten 1 / Anschluss Ortsstraße 6 und Rampen 3 und 4 an die GemVer 3:

Der Knotenpunkt wird als kleiner Kreisverkehrsplatz (D = 40 m) ausgeführt. Im südlichen Bereich schließen die Ortsstraße 6 und die Rampen 3 und 4 an die GemVer 3 an.

Die Steigung von Miltenberg aus kommend in Richtung des Brückenbauwerkes über die St 2309 beträgt 3,0 % und 5,0 %.

Die Entwässerung des Kreisverkehrsplatzes erfolgt über Straßeneinläufe und Kaskaden in Entwässerungsgräben.

Knoten 2 / Anschluss Rampen 1 und 2 und Wirtschaftswege an die GemVer 3:

Der Knotenpunkt wird als kleiner Kreisverkehrsplatz (D = 40 m) ausgeführt. Im nördlichen Bereich schließen die Rampen 1 und 2 und die Wirtschaftswege an die GemVer 3 an.

Gefälle von Miltenberg über das Brückenbauwerk kommend beträgt 2,50 %.

Die Entwässerung des Kreisverkehrsplatzes erfolgt über Straßeneinläufe und Kaskaden in das Sickerbecken 2.

Diese Variante ermöglicht ein sicheres Abfahren von der St 2309 und ist aus städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht zu bevorzugen.

Ein Kreisverkehrsplatz bietet eine geringere Anzahl an Konfliktpunkten, einen übersichtlichen Verkehrsablauf und führt geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten mit sich.

Diese Variante erreicht die gesetzten Planungsziele, auch unter Berücksichtigung der in Punkt 3.3 aufgeführten Bewertungen wie Flächenbedarf etc..

3.1.2 Trassenbeschreibung

Der Trassenverlauf ist bei beiden Varianten identisch.

Gemver 3

Von km 0+000 bis 0+040 liegt die geplante Trasse auf der bestehenden Benzstraße in Miltenberg. Bis km 0+137 liegt die geplante Trasse auf der teilweise befestigten Weiterführung der Siemensstraße und verläuft dann über Ackerflächen. Im Bereich von km 0+390 bis km 0+433 befindet sich die Brücke über die St 2309.

Bei km 0+587 schließt ein öffentlicher Feld- und Waldweg an.

Ab km 0+480 verläuft sie über einen bereits vorhandenen Wirtschaftsweg, in dem sie auch endet.

Die Trasse beginnt mit einer Steigung von 0,68 % über eine Länge von 25 m. Dem folgt eine Steigung von 1,00 % über eine Länge von 86 m. Der Steigung von 3,00 % über eine Länge von 45 m folgt eine Steigung von 1,80 % über eine Länge von 42 m und eine Steigung von 5,30 % über eine Länge von 64 m. Über den Kreisverkehrsplatz steigt die Straße auf eine Länge von 30 m mit 3,00 % und weiter mit 5,00 % über eine Länge von 28 m. Die Steigungen zum Brückenbauwerk betragen 7,65 % über eine Länge von 49 m, 2,10 % über eine Länge von 13 m und abschließend 7,00 % über eine Länge von 18 m. Ab dem Brückenbauwerk, welches gleichzeitig der Hochpunkt ist, fällt die Trasse mit 7,00 % auf eine Länge von 88 m, geht dann in ein Gefälle von 2,50 % über eine Länge von 91 m und ein Gefälle von 0,54 % über die letzten 8 m über.

Die Gesamtlänge der Strecke beträgt 587 m.

Die Entwässerung der Trasse erfolgt über Versickerung in Gräben und den Becken, bzw. Einleitung in das bestehende Absetzbecken des Marktes Großenhainbach und der Kanalisation der Stadt Miltenberg.

Im Bereich bis km 0+120 ist zu beachten, dass sich dort die Zufahrt zu der Fa. Oswald befindet. In Absprache mit der Fa. Oswald sind die Einschränkung für die Fa. Oswald möglichst gering zu halten in Form einer provisorischen Grundstückszufahrt und eines möglichst zügigen Baufortschrittes.

Ein Kreisverkehrsplatz bietet eine geringere Anzahl an Konfliktpunkten, einen übersichtlichen Verkehrsablauf und führt geringere Betriebs- und Unterhaltungskosten mit sich.

Diese Variante erreicht die gesetzten Planungsziele, auch unter Berücksichtigung der in Punkt 3.3 aufgeführten Bewertungen wie Flächenbedarf etc..

3.1.2 Trassenbeschreibung

Der Trassenverlauf ist bei beiden Varianten identisch.

Gemver 3

~~Von km 0+000 bis 0+040 liegt die geplante Trasse auf der bestehenden Benzstraße in Miltenberg. Bis km 0+137~~ Von km 0+120 bis 0+137 liegt die geplante Trasse auf der teilweise befestigten Weiterführung der Siemensstraße und verläuft dann über Ackerflächen. Im Bereich von km 0+390 bis km 0+433 befindet sich die Brücke über die St 2309. Bei km 0+587 schließt ein öffentlicher Feld- und Waldweg an. Ab km 0+480 verläuft sie über einen bereits vorhandenen Wirtschaftsweg, in dem sie auch endet.

~~Die Trasse beginnt mit einer Steigung von 0,68 % über eine Länge von 25 m. Dem folgt eine Steigung von 1,00 % über eine Länge von 86 m.~~ Der Steigung von 3,00 % über eine Länge von **45 36** m folgt eine Steigung von 1,80 % über eine Länge von 42 m und eine Steigung von 5,30 % über eine Länge von 64 m. Über den Kreisverkehrsplatz steigt die Straße auf eine Länge von 30 m mit 3,00 % und weiter mit 5,00 % über eine Länge von 28 m. Die Steigungen zum Brückenbauwerk betragen 7,65 % über eine Länge von 49 m, 2,10 % über eine Länge von 13 m und abschließend 7,00 % über eine Länge von 18 m. Ab dem Brückenbauwerk, welches gleichzeitig der Hochpunkt ist, fällt die Trasse mit 7,00 % auf eine Länge von 88 m, geht dann in ein Gefälle von 2,50 % über eine Länge von 91 m und ein Gefälle von 0,54 % über die letzten 8 m über.

Die Gesamtlänge der Strecke beträgt **587 467** m.

Die Entwässerung der Trasse erfolgt über Versickerung in Gräben und den Becken, bzw. Einleitung in das bestehende Absetzbecken des Marktes Großheubach und der Kanalisation der Stadt Miltenberg.

~~Im Bereich bis km 0+120 ist zu beachten, dass sich dort die Zufahrt zu der Fa. Oswald befindet. In Absprache mit der Fa. Oswald sind die Einschränkung für die Fa. Oswald möglichst gering zu halten in Form einer provisorischen Grundstückszufahrt und eines möglichst zügigen Baufortschrittes.~~

Bei der GemVer 3 kommt der Regelquerschnitt 9,5 zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	11,5 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Geh- und Radweg	3,00 m
Bankett	0,50 m

Ram 1 und 2

Die Rampe 1 liegt bis zum km 0+116 auf Ackerflächen und dann auf der St 2309.

Die Rampe 2 beginnt auf der St 2309 neu bis zum km 0+032 und verläuft dann über Ackerflächen.

Die Trasse der Rampe 1 hat eine Länge von insgesamt 232 m und richtet sich nach den Höhenverhältnissen der Brücke und der St 2309. Im Bereich von ca. km 0+098 und km 0+125 schneidet sie in das bestehende Gelände ein. Sie fällt vom Kreisverkehrsplatz zur St 2309 hin über eine Länge von 10 m mit einem Gefälle von 2,50 %, auf eine Länge von 78 m mit einem Gefälle von 5,02 %, auf eine Länge von 24 m mit einem Gefälle von 0,73 % und auf eine Länge von 100 m mit einem Gefälle von 1,65 %.

Die Trasse der Rampe 2 ist in Muldenform ausgebildet und erstreckt sich über eine Länge von 196 m. Bis km 0+068 schneidet die neue Trasse in das bestehende Gelände ein. Der Aushub kann für die erforderlichen Aufschüttungen im gesamten Maßnahmenbereich wiederverwendet werden. Bis zum Tiefpunkt fällt sie auf eine Länge von 103 m mit 1,84 % und auf eine Länge von 26 m mit 2,92 %. Die folgende Steigung beträgt auf eine Länge von 43 m 4,84 %, auf eine Länge von 15 m 5,62 % und auf eine Länge von 8 m 3,77 %.

Die Entwässerung der Rampe 1 erfolgt über die Versickerungsmulde in die Entwässerungsmulde der St 2309 und wird bei km 3+435 der St 2309 durch einen Straßendurchlaß in das Absetzbecken des Marktes Großheubach geführt.

Der Anschluss an die bereits bestehenden Zu- und Abfahrten der St 2309 hat so zu erfolgen, dass der Verkehr auf der St 2309 nicht bzw. nur minimal beeinträchtigt wird.

Bei den einspurigen Rampen kommt der Regelquerschnitt Q 1 zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	8,50 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	4,25 m
Randstreifen	1,25 m
Bankett	1,50 m

Ram 3 und 4

Die Rampe 3 verläuft auf Ackerfläche bis sie am km 0+160 an die St 2309 neu anschließt.

Die Rampe 4 liegt bis km 0+029 auf der St 2309 neu und im weiteren Verlauf auf Ackerflächen.

Die Trasse der Rampe 3 verläuft analog der topographischen Verhältnisse bis zu 3,50 m über dem Gelände und hat eine Länge von 307 m. Sie steigt auf eine Länge von 96 m mit einer Steigung von 2,59 %, im Anschluss auf eine Länge von 20 m mit einer Steigung von 4,50 % und im Anschlußbereich der St 2309 auf eine Länge von 123 m mit einem Gefälle von 3,44 % an.

Die Trasse der Rampe 4 verläuft analog der topographischen Verhältnisse bis zu 2,50 m über dem Gelände und hat eine Länge von 193 m. Sie steigt auf eine Länge von 100 m mit einer Steigung von 2,11 %, 2,03 % über 17 m und 1,74 % über 39 m, um dann mit einem Gefälle von 2,59 % auf eine Länge von 36 m abzufallen.

Die erhöhte Lage ergibt sich aus der Höhenlage der St 2309 und des Brückenbauwerkes.

Die Entwässerung der Rampen erfolgt über Versickerung und Sammlung des anfallenden Straßenwassers in einem Entwässerungsgraben. Dieser hat einen Überlauf in das links der Fahrbahn der Rampe 3 befindliche Sickerbecken.

Der Anschluss an die bereits bestehenden Zu- und Abfahrten der St 2309 hat so zu erfolgen, dass der Verkehr auf der St 2309 nicht bzw. nur minimal beeinträchtigt wird.

Bei den einspurigen Rampen kommt der Regelquerschnitt Q 1 zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	8,50 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	4,25 m
Randstreifen	1,25 m
Bankett	1,50 m

Bei den zweispurigen Rampen kommt der Regelquerschnitt Q 2 zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	11,50 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	8,50 m
Bankett	1,50 m

Ortstraße 6

Die Ortstraße 6 ist die Weiterführung der Engelbergstraße.

Die Ortstraße 6 liegt bis km 0+020 auf Ackerfläche und dann auf der Engelbergstraße.

Die Trasse orientiert sich über die gesamte Länge von 78 m an den topographischen Verhältnissen. Nach einem Gefälle von 1,85 % über eine Länge von 14 m steigt das Gelände mit anfänglichen 1,22 % über 23 m, dann 4,0 % über 20 m und 4,91 % über 22 m.

Die Entwässerung erfolgt über die Versickerungsmulde in das Kanalisationsnetz der Stadt Miltenberg.

Für die Ortsstraße 6 ist zu beachten, dass der Anliegerverkehr aufrecht zu halten ist. Es müssen provisorische Grundstückszufahrten angelegt und ein zügiger Baufortschritt gesichert sein.

Bei der Ortsstraße 6 kommt der Regelquerschnitt der bereits bestehenden Engelbergstraße zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	10,0 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Gehweg	1,50 m
Bankett	0,50 m

Ortsstraße 7

Die Ortsstraße 7 ist die Weiterführung des Auweges.

Die Ortsstraße 7 beginnt im Anschluss der Ortsstraße Auweg bis zum km 0+045 und verläuft dann über Ackerflächen.

Die Trasse, die eine Länge von 195 m hat, steigt auf die, aufgrund des bestehenden Brückenbauwerkes erforderliche Höhe in verschiedenen Etappen an. Auf eine Länge von 35 m mit einer Steigung von 1,70 %, auf eine Länge von 73 m mit einer Steigung von 0,50 % und auf eine Länge von 51 m mit einer Steigung von 6,25 %.

Die Entwässerung erfolgt in Versickerungsmulden, die in die Absetzbecken des Marktes Großneubach münden.

Für die Ortsstraße 7 ist zu beachten, dass der Lieferverkehr aufrecht zu halten ist. Es müssen provisorische Grundstückszufahrten angelegt und ein zügiger Baufortschritt gesichert sein. Des Weiteren muss die Wendemöglichkeit des Auweges weiterhin gegeben sein, d. h. der Rückbau des Wendehammers kann erst bei Sicherstellung einer Umleitung bzw. einer Wendemöglichkeit erfolgen.

Bei der Ortsstraße 7 kommt der Regelquerschnitt des bereits bestehenden Auweges zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	10,0 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Gehweg	1,50 m
Bankett	0,50 m

Die Trasse orientiert sich über die gesamte Länge von 78 m an den topographischen Verhältnissen. Nach einem Gefälle von 1,85 % über eine Länge von 14 m steigt das Gelände mit anfänglichen 1,22 % über 23 m, dann 4,0 % über 20 m und 4,91 % über 22 m.

Die Entwässerung erfolgt über die Versickerungsmulde in das Kanalisationsnetz der Stadt Miltenberg.

Für die Ortsstraße 6 ist zu beachten, dass der Anliegerverkehr aufrecht zu halten ist. Es müssen provisorische Grundstückszufahrten angelegt und ein zügiger Baufortschritt gesichert sein.

Bei der Ortsstraße 6 kommt der Regelquerschnitt der bereits bestehenden Engelbergstraße zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	10,0 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Gehweg	1,50 m
Bankett	0,50 m

Ortsstraße 7

Die Ortsstraße 7 ist die Weiterführung des Auweges.

Die Ortsstraße 7 beginnt im Anschluss der Ortsstraße Auweg bis zum km 0+045 und verläuft dann über Ackerflächen.

Die Trasse, die eine Länge von 195 m hat, steigt auf die, aufgrund des bestehenden Brückenbauwerkes erforderliche Höhe in verschiedenen Etappen an. Auf eine Länge von 35 m mit einer Steigung von 1,70 %, auf eine Länge von 73 m mit einer Steigung von 0,50 % und auf eine Länge von 51 m mit einer Steigung von 6,25 %.

Die Entwässerung erfolgt in Versickerungsmulden, die in die Absetzbecken des Marktes Großheubach münden.

Für die Ortsstraße 7 ist zu beachten, dass der Lieferverkehr aufrecht zu halten ist. Es müssen provisorische Grundstückszufahrten angelegt und ein zügiger Baufortschritt gesichert sein. Des Weiteren muss die Wendemöglichkeit des Auweges weiterhin gegeben sein, d. h. der Rückbau des Wendehammers kann erst bei Sicherstellung einer Umleitung bzw. einer Wendemöglichkeit erfolgen.

Bei der Ortsstraße 7 kommt der Regelquerschnitt des bereits bestehenden Auweges zur Anwendung mit folgenden Abmessungen:

Kronenbreite	10,0 m
Bankett	1,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Gehweg	1,50 m
Bankett	0,50 m

3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten

3.2.1 Raumordnung, Planungen

Der Neubau der Anschlussstelle an die St 2309 unterstützt Ziele des Regionalplanes Region Bayerischer Untermain (1).

Die Anbindung der Wohn- und Arbeitsstätten an die Verkehrswege wird verbessert. Die Pendlerwege und -zeiten für die die Anwohner von Miltenberg-Nord und für die Arbeitnehmer aus Miltenberg-Nord und zukünftig des Gewerbegebietes „Auweg 2“ werden verkürzt. Das Verkehrsaufkommen im Bereich der Nikolaus-Fasel-Straße und des Bahnüberganges kann gleichzeitig verringert werden. Die direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz wird verbessert.

Der Standortvorteil von „Auweg 2“ trägt dazu bei, die Ansiedlung neuer Betriebe zu forcieren.

Die Verbesserung des Straßennetzes wird in der Form erfüllt, dass die Miltenberg-Nord und das Gewerbegebiet „Auweg 2“ ein direkter Anschluss an die St 2309 ermöglicht wird.

Durch die Anlage eines unselbständigen Geh- und Radweges wird eine Trennung vom motorisierten Verkehr erreicht.

3.2.2 Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht wird die Variante Kreisverkehrsplätze aus folgenden Gründen bevorzugt.

- Die Variante konventionelle Kreuzung stellt eine unbefriedigende bauliche Einbindung dar
- Die konventionelle Kreuzung beansprucht eine größere Fläche
- Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist bei den Kreisverkehrsplätzen größer
- Die Verkehrssicherheit aufgrund der eingeschränkten Sichtweiten ist bei der konventionellen Kreuzung geringer als bei den Kreisverkehrsplätzen.

3.2.3 Verkehrsverhältnisse

Bei beiden Varianten werden sich ungefähr gleiche Verkehrsverhältnisse einstellen.

In dem Verkehrsgutachten vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH aus dem Jahr 2006 wurde die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle an die St 2309 überprüft.

Die Überprüfung der Kreisverkehrsanlagen erfolgte mittels des Rechenprogramms Kreisel 6.1. Beide Kreisverkehrsanlagen weisen die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß der HBS 2001/2005 auf. Die mittleren Wartezeiten liegen unter 5 Sekunden, so dass die Rückstaulängen bei ca. 1 bis maximal 2 Fahrzeugen liegen.

Alternativ zur Kreisverkehrsanlage wurde die Leistungsfähigkeit einer konventionellen Kreuzungsausbildung mit separaten Linksabbiegespuren im Zuge der Hauptstraße mittels des Simulationsprogramms „Knosimo 5.0“ untersucht. Die mittleren Verlustzeiten bei den wartepflichtigen

3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten

3.2.1 Raumordnung, Planungen

Der Neubau der Anschlussstelle an die St 2309 liegt am Rande von einem Trenngrün (T18) und einem Grünzug (Gz 8).

Das Trenngrün soll das Entstehen großflächiger und bandartiger Siedlungsstrukturen vermeiden und die Freiflächen zwischen aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten erhalten und sichern. Das Trenngrün T 18 „Zwischen Großheubach und Miltenberg“ soll die Bebauung parallel zur Gemeindegrenze gliedern und somit auch eine deutlich im Gelände erkennbare Zäsur zwischen Miltenberg und Großheubach schaffen. Mit dem Neubau der Anschlussstelle ist die Funktion des Trenngrünes nicht beeinträchtigt.

Der Grünzug zwischen Kleinheubach/Großheubach und Miltenberg hat als vorrangiges Ziel die Freihaltung der Verbindungsachse zwischen dem Naturpark Bayer. Odenwald und dem Naturpark Spessart und die Erhaltung des kulturellen Landschaftsbildes des Mains. In regionalen Grünzügen ist in Randbereichen eine untergeordnete Bebauung –v.a. im Bereich des Siedlungswesens – nicht völlig ausgeschlossen. Durch die Maßnahme ist weiterhin die Freihaltung der Verbindungsachse und die Erhaltung des Landschaftsbildes gewährleistet.

Weiterhin unterstützt der ~~Der~~ Neubau der Anschlussstelle an die St 2309 ~~unterstützt~~ Ziele des Regionalplanes Region Bayerischer Untermain (1).

Die Anbindung der Wohn- und Arbeitsstätten an die Verkehrswege wird verbessert. Die Pendlerwege und -zeiten für die die Anwohner von Miltenberg-Nord und für die Arbeitnehmer aus Miltenberg-Nord und zukünftig des Gewerbegebietes „Auweg 2“ werden verkürzt. Das Verkehrsaufkommen im Bereich der Nikolaus-Fasel-Straße und des Bahnüberganges kann gleichzeitig verringert werden. Die direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz wird verbessert.

Der Standortvorteil von „Auweg 2“ trägt dazu bei, die Ansiedlung neuer Betriebe zu forcieren.

Die Verbesserung des Straßennetzes wird in der Form erfüllt, dass die Miltenberg-Nord und das Gewerbegebiet „Auweg 2“ ein direkter Anschluss an die St 2309 ermöglicht wird.

Durch die Anlage eines unselbständigen Geh- und Radweges wird eine Trennung vom motorisierten Verkehres erreicht.

3.2.2 Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht wird die Variante Kreisverkehrsplätze aus folgenden Gründen bevorzugt.

- Die Variante konventionelle Kreuzung stellt eine unbefriedigende bauliche Einbindung dar
- Die konventionelle Kreuzung beansprucht eine größere Fläche
- Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist bei den Kreisverkehrsplätzen größer
- Die Verkehrssicherheit aufgrund der eingeschränkten Sichtweiten ist bei der konventionellen Kreuzung geringer als bei den Kreisverkehrsplätzen

3.2.3 Verkehrsverhältnisse

Bei beiden Varianten werden sich ungefähr gleiche Verkehrsverhältnisse einstellen.

In dem Verkehrsgutachten vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH aus dem Jahr 2006 wurde die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle an die St 2309 überprüft.

Die Überprüfung der Kreisverkehrsanlagen erfolgte mittels des Rechenprogramms Kreisel 6.1. Beide Kreisverkehrsanlagen weisen die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß der HBS 2001/2005 auf. Die mittleren Wartezeiten liegen unter 5 Sekunden, so dass die Rückstaulängen bei ca. 1 bis maximal 2 Fahrzeugen liegen.

Alternativ zur Kreisverkehrsanlage wurde die Leistungsfähigkeit einer konventionellen Kreuzungsausbildung mit separaten Linksabbiegespuren im Zuge der Hauptstraße mittels des Simulationsprogramms „KnoSim 5.0“ untersucht. Die mittleren Verlustzeiten bei den wartepflichtigen

Knotenströmen liegen bei maximal ca. 20 Sekunden, so dass gemäß der HBS 2001/2005 die Verkehrsqualitätsstufe B erreicht wird.

3.2.4 Straßen-Infrastruktur

In Bezug auf die straßenbauliche Infrastruktur sind die beiden Varianten gleichwertig. In beiden Fällen wird eine Verlagerung des überörtlichen Pendlerverkehrs aus dem Wohngebiet, die Entlastung der Nikolaus-Fasel-Straße, die Anbindung an die Schulen und Sporteinrichtung und die Anbindung des Großheubacher Gewerbegebietes „Auweg 2“ erreicht.

3.2.5 Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit ist bei beiden Varianten gleich.

3.2.6 Umweltauswirkungen einschließlich Wechselwirkungen

3.2.6.1 Verkehrslärm auf Wohn- und Erholungsgebiete

Die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe sind bei beiden Varianten gleich.

Die St 2309 stellt in Bezug auf Luftschadstoffbelastungen eine Vorbelastung dar. Durch die Errichtung des Anschlusses werden sich die Verkehrsströme lediglich verschieben jedoch keine erhebliche Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung haben.

3.2.6.2 Land- und Forstwirtschaft, Bodennutzungen

Entfällt.

3.2.6.3 Flächenbedarf

Die Variante konventionelle Kreuzung erfordert einen größeren Flächenbedarf der versiegelten Fläche von 276 m² (Knotenpunkt 1) und 274 m² (Knotenpunkt 2) im Vergleich zu der jeweiligen Variante Kreisverkehrsplatz. Des Weiteren ist ein zusätzlicher Grunderwerb bei dem Knotenpunkt 2 von 260 m² erforderlich.



Bild: Bsp. Knoten 2

3.2.6.4 Naturhaushalt, Lebensräume, Tiere und Pflanzen, (Arten), Wald

Die Auswirkungen sind bei beiden Varianten gleich.

3.2.6.5 Boden

Die versiegelten Flächen sind bei der Variante konventionelle Kreuzung um ca. 550 m² größer.

3.2.6.6 Wasser

3.2.6.6.1 Grundwasser

Entfällt.

3.2.6.6.2 Oberflächengewässer

Entfällt.

3.2.6.7 Luft/Klima

Die Emissionen sind bei den Varianten gleich, die Trassenabweichung nicht spürbar.

Auswirkungen auf das Klima sind nicht zu erwarten.

3.2.6.8 Landschaft

Das Untersuchungsgebiet liegt im Maintal zwischen den Orten Markt Großheubach und Stadt Miltenberg. Der Raum ist durch die Gewerbegebiete Großheubach „Auweg“ und Miltenberg-Nord ebenso wie durch die Umgehungsstraße erheblich vorbelastet. Keine der Varianten erreicht deshalb hinsichtlich Natur und Landschaft einen entscheidungserheblichen Vorteil. Der Eingriff ist bei allen Varianten weitgehend gleich zu bewerten. Die Natur und die Landschaft im Untersuchungsraum sind ausführlich im Erläuterungsbericht zur Unterlage 12 charakterisiert. Es wird auf die dort enthaltenen Ausführungen verwiesen.

3.2.6.9 Sach- und Kulturgüter

Sind keine betroffen.

3.2.6.10 Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Nicht bekannt, gab es keine.

3.2.7 Auswirkungen auf weitere öffentliche Belange

Sind im Vorfeld nicht bekannt.

3.2.8 Auswirkungen auf private Belange

Beide Varianten stellen Eingriffe in den Zufahrtsbereich der Firmen Oswald auf der Gemarkung Miltenberg und Trelleborg auf der Gemarkung Großheubach dar. Des weiteren sind die privaten Besitzer der Grundstücke betroffen.

3.3 Ergebnis unter Berücksichtigung der „Nullvariante und der Ausbauvariante“

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden die Varianten umfassend mit dem Markt Großheubach und der Stadt Miltenberg diskutiert und abgestimmt. Im Ergebnis wird die Variante Kreisverkehrsplätze aus den bereits genannten Gründen bevorzugt.

Von den Herstellungskosten ist die Variante konventionelle Kreuzung gegenüber der Variante Kreisverkehrsplatz vorzuziehen.

Allerdings sind ebenfalls der erforderliche Grunderwerb und die Verkehrssicherheit in die Rechnung mit einzubeziehen. Dann ist definitiv die Variante Kreisverkehrsplätze die wirtschaftlichere Variante.

Die durchgeführten Planungsüberlegungen und Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass lediglich die Variante Kreisverkehrsplätze geeignet ist, alle gesetzten Planungsziele zu erreichen.

Unter Berücksichtigung aller entscheidungserheblichen Belange ist sie die zweckmäßigste Lösung.

Zum Anschluss der Rampen 1 und 2 und der Rampen 3 und 4 an die GemVer 3 wurden vom Büro Obermeyer Planen und Beraten im Verkehrsgutachten zur geplanten Anschlussstelle Knoten 3 in Großheubach von Juni 2006 Kreisverkehrsanlagen und konventionelle Kreuzungen mit separaten Linksabbiegespuren untersucht. Die Kreisverkehrsanlagen weisen die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß HBS 2001/2005 auf, während die konventionelle Kreuzung die Qualitätsstufe B erreicht.

Beide Knotenpunkte sind in der Lage das Verkehrsaufkommen abzuwickeln, allerdings ist der Flächenverbrauch bei einer konventionellen Kreuzung durch die zusätzlich erforderlichen separaten Linksabbiegespuren größer. Wie bereits unter Punkt 3.1 aufgeführt führt der Kreisverkehrsplatz zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Erkennbarkeit.

Aus diesem Grund wird die Kreisverkehrslösung bevorzugt.

3.2.7 Auswirkungen auf weitere öffentliche Belange

Sind im Vorfeld nicht bekannt.

3.2.8 Auswirkungen auf private Belange

Beide Varianten stellen Eingriffe in den Zufahrtsbereich der ~~Firmen-Oswald auf der Gemarkung Miltenberg und Firma~~ Trelleborg auf der Gemarkung Großheubach dar. Des weiteren sind die privaten Besitzer der Grundstücke betroffen.

3.3 Ergebnis unter Berücksichtigung der „Nullvariante und der Ausbauvariante“

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden die Varianten umfassend mit dem Markt Großheubach und der Stadt Miltenberg diskutiert und abgestimmt. Im Ergebnis wird die Variante Kreisverkehrsplätze aus den bereits genannten Gründen bevorzugt.

Von den Herstellungskosten ist die Variante konventionelle Kreuzung gegenüber der Variante Kreisverkehrsplatz vorzuziehen.

Allerdings sind ebenfalls der erforderliche Grunderwerb und die Verkehrssicherheit in die Rechnung mit einzubeziehen. Dann ist definitiv die Variante Kreisverkehrsplätze die wirtschaftlichere Variante.

Die durchgeführten Planungsüberlegungen und Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass lediglich die Variante Kreisverkehrsplätze geeignet ist, alle gesetzten Planungsziele zu erreichen.

Unter Berücksichtigung aller entscheidungserheblichen Belange ist sie die zweckmäßigste Lösung.

Zum Anschluss der Rampen 1 und 2 und der Rampen 3 und 4 an die GemVer 3 wurden vom Büro Obermeyer Planen und Beraten im Verkehrsgutachten zur geplanten Anschlussstelle Knoten 3 in Großheubach von Juni 2006 Kreisverkehrsanlagen und konventionelle Kreuzungen mit separaten Linksabbiegespuren untersucht. Die Kreisverkehrsanlagen weisen die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß HBS 2001/2005 auf, während die konventionelle Kreuzung die Qualitätsstufe B erreicht.

Beide Knotenpunkte sind in der Lage das Verkehrsaufkommen abzuwickeln, allerdings ist der Flächenverbrauch bei einer konventionellen Kreuzung durch die zusätzlich erforderlichen separaten Linksabbiegespuren größer. Wie bereits unter Punkt 3.1 aufgeführt führt der Kreisverkehrsplatz zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Erkennbarkeit.

Aus diesem Grund wird die Kreisverkehrslösung bevorzugt.

Sollte die Anschlussstelle an die St 2309 nicht realisiert werden, würde dies bedeuten, dass das Gewerbegebiet „Auweg 2“ keinen direkten Anschluss an die St 2309 hätte. Des Weiteren würde das Verkehrsaufkommen im Bereich der Maria-Hilf-Straße durch das neu geplante Baugebiet „Krausstraße“ steigen und die Verkehrssituation am Bahnübergang, in der Nikolaus-Fasel-Straße und im Bereich der Schul- und Sportstätten weiterhin schwierig bleiben.

Die St 2309 ist von Miltenberg-Nord aus dann weiterhin nur über die Nikolaus-Fasel-Straße zu erreichen. Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist kein Ausbau dieser Verbindung möglich. Dies war der Anlass für die Planung der Anschlussstelle.

4. Technische Gestaltung des Vorhabens

4.1 Trassierung

4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die der Planung zugrunde liegende Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Folgende Trassierungselemente wurden gewählt:

GemVer 3:

Trassierungsparameter		Kategorie HS III RASt 06
Station	[km]	0+165 bis 0+663
Geschwindigkeit Vz _{ul}	[km/h]	50
Fahrbahnbreite	[m]	6,50/7,50

		Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	10	48
Min Klothoide A	[m]	--	24
Min Radius R bei q nach außen	[m]	--	Nicht vorh.
Max Längsneigung s	[%]	--	7,65
Min Kuppenhalbmesser H _k	[m]	≥ 250	450
Min Wannenhalbmesser H _w	[m]	≥ 150	565
Min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5
Max Querneigung q _k	[%]	≤ 2,5	2,5

Kreisverkehrsplätze:

Trassierungsparameter		D = 40 RASt 06
Station	[km]	0+0292,65 und 0+549,58
Geschwindigkeit Vz _{ul}	[km/h]	
Fahrbahnbreite	[m]	6,50

Rampen 1 – 4:

Trassierungsparameter		Rampe 1 RAL-K2 / AH-RAL-K2	Rampe 2 RAL-K2 / AH-RAL-K2
Geschwindigkeit V_e	[km/h]	40	40
Fahrbahnbreite	[m]	5,5	5,5

		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	≥ 45	60	≥ 45	40*
Min Klothoide A	[m]	---	30	---	25
Min Radius R bei q nach außen	[m]	---	---	---	---
Max Längsneigung s	[%]	$\leq +6,0$ $\leq -7,0$	5,02	$\leq +6,0$ $\leq -7,0$	5,62
Min Kuppenhalbmesser H_k	[m]	≥ 500	500	≥ 500	500
Min Wannenthalbmesser H_w	[m]	≥ 500	600	≥ 500	500
Min Querneigung q	[%]	$\geq 2,5$	2,5	$\geq 2,5$	4,5
Max Querneigung q_k	[%]	$\leq 7,0$	6,0	$\leq 7,0$	6,0

* Aufgrund der Vorgaben durch das bestehende Brückenbauwerk mit Rampe und den bereits angelegten Rampen der St 2309 ist eine Unterschreitung unumgänglich.

Trassierungsparameter		Rampe 3 RAL-K2 / AH-RAL-K2	Rampe 4 RAL-K2 / AH-RAL-K2
Geschwindigkeit V_e	[km/h]	40	40
Fahrbahnbreite	[m]	5,5	5,5

		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	≥ 45	48	≥ 45	48
Min Klothoide A	[m]	---	30	---	30
Min Radius R bei q nach außen	[m]	---	---	---	---
Max Längsneigung s	[%]	$\leq +6,0$ $\leq -7,0$	4,5	$\leq +6,0$ $\leq -7,0$	2,59
Min Kuppenhalbmesser H_k	[m]	≥ 500	800	≥ 500	600
Min Wannenthalbmesser H_w	[m]	≥ 500	1200	≥ 500	Nicht vorh.
Min Querneigung q	[%]	$\geq 2,5$	2,5	$\geq 2,5$	4,5
Max Querneigung q_k	[%]	$\leq 7,0$	6,0	$\leq 7,0$	6,0

Ortsstraße 6:

Trassierungsparameter		Kategorie ES IV RASt 06
Geschwindigkeit V_e	[km/h]	50
Fahrbahnbreite	[m]	6,50

		Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	10	40
Min Klothoide A	[m]	--	Nicht vorh.
Min Radius R bei q nach außen	[m]	--	Nicht vorh.
Max Längsneigung s	[%]	$\leq 8,0$	4,91
Min Kuppenhalbmesser H_k	[m]	≥ 250	Nicht vorh.
Min Wannenthalbmesser H_w	[m]	≥ 150	500
Min Querneigung q	[%]	--	2,5
Max Querneigung q_k	[%]	2,5	2,5

Ortsstraße 7:

Trassierungsparameter		Kategorie ES IV RASt 06
Geschwindigkeit V_{zul}	[km/h]	50
Fahrbahnbreite	[m]	6,50

		Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	10	70
Min Klothoide A	[m]	--	40
Min Radius R bei q nach außen	[m]	--	70
Max Längsneigung s	[%]	$\leq 8,0$	6,25
Min Kuppenhalbmesser H_k	[m]	≥ 250	480
Min Wannenhalbmesser H_w	[m]	≥ 150	800
Min Querneigung q	[%]	--	2,5
Max Querneigung q_k	[%]	2,5	2,5

4.1.2 Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

Aufgrund der unter Punkt 4.1.3 aufgeführten Zwangspunkte und zur Sicherung der rechtzeitigen Erkennbarkeit der Knotenpunkte war es unumgänglich die Trassierungselemente zu unterschreiten.

4.1.3 Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen

Folgende Zwangspunkte waren im Grund- und Aufriss zu berücksichtigen:

- Anschluss an die bestehenden Ortsstraßen (Auweg, Benzstraße, Engelbergstraße)
- bereits gebautes Überführungsbauwerk,
- bereits gebaute Rampeanschlüsse.

4.1.4 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt

Durch die in Ziffer 4.1.3 genannten Zwangspunkte ist der Verlauf der Trasse in Grund- und Aufriss weitgehend festgelegt.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten. Um die Straße in das Landschaftsbild einzugliedern und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen, werden hierzu alle geeigneten Maßnahmen genutzt, Einzelheiten siehe Unterlage 12.

4.1.5 Sichtweitenanalyse

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind eingehalten.

Ortsstraße 7:

Trassierungsparameter		Kategorie ES IV RASt 06
Geschwindigkeit V_{zul}	[km/h]	50
Fahrbahnbreite	[m]	6,50

		Parameter soll	Parameter ist
Min Radius R	[m]	10	70
Min Klothoide A	[m]	--	40
Min Radius R bei q nach außen	[m]	--	70
Max Längsneigung s	[%]	$\leq 8,0$	6,25
Min Kuppenhalbmesser H_k	[m]	≥ 250	480
Min Wannenhalbmesser H_w	[m]	≥ 150	800
Min Querneigung q	[%]	--	2,5
Max Querneigung q_k	[%]	2,5	2,5

4.1.2 Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

Aufgrund der unter Punkt 4.1.3 aufgeführten Zwangspunkte und zur Sicherung der rechtzeitigen Erkennbarkeit der Knotenpunkte war es unumgänglich die Trassierungselemente zu unterschreiten.

4.1.3 Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen

Folgende Zwangspunkte waren im Grund- und Aufriss zu berücksichtigen:

- Anschluss an die bestehenden Ortsstraßen (Auweg, **Benzstraße**, **Siemensstraße**, Engelbergstraße),
- bereits gebautes Überführungsbauwerk,
- bereits gebaute Rampenanschlüsse.

4.1.4 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt

Durch die in Ziffer 4.1.3 genannten Zwangspunkte ist der Verlauf der Trasse in Grund- und Aufriss weitgehend festgelegt.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten. Um die Straße in das Landschaftsbild einzugliedern und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen, werden hierzu alle geeigneten Maßnahmen genutzt, Einzelheiten siehe Unterlage 12.

4.1.5 Sichtweitenanalyse

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind eingehalten.

4.1.6 Räumliche Linienführung

Die Anforderungen an die räumliche Linienführung werden weitgehend erfüllt.

Aufgrund der bestehenden Zwangspunkte ist es nicht möglich die Knotenpunkte in Wannen zu legen. Dies betrifft vorwiegend die bei einer T-Kreuzung untergeordneten Straßen, was jedoch bei einem Kreisverkehrsplatz eine eher untergeordnete Rolle spielt.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

Laut dem Verkehrsgutachten zur geplanten Anschlussstelle Miltenberg-Nord / Großheubach Gewerbegebiet Auweg vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH ist mit einer Prognoseverkehrsmenge von maximal 2.650 Kfz/24 h mit einem LKW-Anteil von ca. 10 % zu rechnen.

4.2.2 Begründung des Querschnittes

Zur Erzielung einer entsprechend der regionalen Verbindungsfunktion der Straßen angemessenen Reisegeschwindigkeit – insbesondere aber auch wegen des Lkw-Verkehrs- ist die Wahl eines Regelquerschnittes RQ 9.5 mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m zweckmäßig.

Aufteilung des Querschnittes:

GemVer3

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

- 1,50 m Bankett
- 6,50 m Fahrbahnbreite
- 0,34 m Rinne
- 3,00 m kombinierter Geh- und Radweg
- 0,50 m Bankett

Beide Kreisel haben einen Durchmesser von 40 m.

Ram 1 und 2

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

Einspurig:

- 1,50 m Bankett
- 4,25 m Fahrbahnbreite
- 1,25 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Im Bereich der Verkehrsinsel:

- 1,50 m Bankett
- 4,49 m Fahrbahnbreite
- 0,17 m Rinne
- 2,50 m Insel
- 0,17 m Rinne
- 3,99 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Ram 3 und 4

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

Einspurig:

- 1,50 m Bankett
- 4,25 m Fahrbahnbreite
- 1,25 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Zweispurig:

- 1,50 m Bankett
- 8,50 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Im Bereich der Verkehrsinsel:

- 1,50 m Bankett
- 4,50 m Fahrbahnbreite
- 0,17 m Rinne
- 2,00 m Insel
- 0,17 m Rinne
- 4,00 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Der Straßenquerschnitt der Verbindungsrampen entspricht dem Querschnitt Q1 bzw. Q 2 gemäß AH-RAL-K2 Bild 3. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6 zu entnehmen.

Ortsstraße 6

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

- 1,50 m Bankett
- 6,16 m Fahrbahnbreite
- 0,34 m Rinne
- 1,50 m Gehweg
- 0,50 m Bankett

Ortsstraße 7

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

- 1,50 m Bankett
- 6,50 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Gehweg
- 0,50 m Bankett

Im Bereich der Verkehrsinsel:

- 1,50 m Bankett
- 4,49 m Fahrbahnbreite
- 0,17 m Rinne
- 2,50 m Insel
- 0,17 m Rinne
- 3,99 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Ram 3 und 4

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

Einspurig:

- 1,50 m Bankett
- 4,25 m Fahrbahnbreite
- 1,25 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Zweispurig:

- 1,50 m Bankett
- 8,50 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Im Bereich der Verkehrsinsel:

- 1,50 m Bankett
- 4,50 m Fahrbahnbreite
- 0,17 m Rinne
- 2,00 m Insel
- 0,17 m Rinne
- 4,00 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

Der Straßenquerschnitt der Verbindungsrampen entspricht dem Querschnitt Q1 bzw. Q 2 gemäß AH-RAL-K2 Bild 3. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6 zu entnehmen.

Ortsstraße 6

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

- 1,50 m Bankett
- 6,16 m Fahrbahnbreite
- 0,34 m Rinne
- 1,50 m Gehweg
- ~~- 0,50 m Bankett~~

Ortsstraße 7

Folgende Fahrbahnabmessungen wurden gewählt:

- 1,50 m Bankett
- 6,50 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Gehweg
- 0,50 m Bankett

Im Bereich der Verkehrsinsel:

- 0,50 m Bankett
- 1,50 m Gehweg
- 4,83 m Fahrbahnbreite
- 0,17 m Rinne
- 2,50 m Insel
- 0,17 m Rinne
- 4,33 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

4.2.3 Leistungsfähigkeit

In dem Verkehrsgutachten vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH aus dem Jahr 2006 wurde die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle an die St 2309 überprüft.

Beide Kreisverkehrsanlagen weisen die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß der HBS 2001/2005 auf.

4.2.4 Bauklasse und Fahrbahndeckschicht

In der folgenden Berechnung wird die Bauklasse gemäß RStO ermittelt.

Prognose für 2025 (Büro Obermeyer): 3.350 FHZ / Tag

Prognose wurde 2011 erstellt:

2011: 3.350: $(1 + 0,01 \cdot 11) = 3.018$

$3.018 \text{ FHZ} \cdot 0,1 = 302 > 2,8 \text{ to}$

$$B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365 \text{ (10-t Achsübergänge)}$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} \cdot f_A$$

$$f_z = ((1 + p)^N - 1) / (p \cdot N) \cdot (1 + p)$$

$p = 0,01$ (Zunahme Schwerverkehr)

$N = 30 \text{ a}$ (Nutzungsdauer)

$$f_z = ((1 + 0,01)^{30} - 1) / (0,01 \cdot 30) \cdot (1 + 0,01) = 1,171$$

$f_A = 3,1$ (Achszahlfaktor)

$DTV^{(SV)} = 302 \text{ Fz/24h}$ (durchschnittlicher Schwerverkehr in 2011)

$$DTA^{(SV)} = 302 \cdot 3,1 = 936$$

$q_{Bm} = 0,18$ (Lastkollektivquotient)

$f_1 = 0,5$ (Fahrstreifenfaktor)

$f_2 = 1,1$ (Fahrstreifenbreitenfaktor)

$f_3 = 1,2$ (Steigungsfaktor)

$$B = 30 \cdot 936 \cdot 0,18 \cdot 0,5 \cdot 1,1 \cdot 1,2 \cdot 1,171 \cdot 365 = \mathbf{1.425.816}$$

Bauklasse III entspricht 0,8 bis 3 Mio. Achsübergänge im Nutzungszeitraum.

Für die Kreisverkehrsplätze wird, gemäß der Empfehlung des „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006“ die nächsthöhere Bauklasse, hier Bauklasse II, angenommen.

4.2.5 Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege

Der Aufbau wird nach RStO vorgesehen.

Die Querschnitte sind der Unterlage 6 zu entnehmen.

4.2.6 Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und Mittelstreifen

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und am Böschungsfuß ausgerundet. Die Böschungen werden mit Oberboden abgedeckt, der möglichst in der Nähe der Trasse gewonnen wird, um die Standortausprägung weitmöglichst zu erhalten. Anschließend werden die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen bepflanzt, soweit dies die örtliche Situation zulässt. Innerhalb der Sichtflächen werden keine Bäume eingebracht.

Es werden mindestens 2-reihige Heckenpflanzung oder Anpflanzung von Gebüschern vorgesehen. Diese Anpflanzung dient in erster Linie der landschaftlichen Einbindung der Trasse, insbesondere auch der Brückenrampen und vermindert dort die Erosionsgefahr. Darüber hinaus schützen sie die angrenzenden Flächen vor Immissionen und bieten Windschutz auf den Fahrbahnen. Größere Anpflanzungen mit abwechslungsreicher Saumlinie auf höheren Böschungen bieten Refugien für die Tier- und Pflanzenwelt, auch wenn wegen der Isolation Artenreichtum und Vernetzungsmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Im Bereich der neu angelegten Böschungen werden geeignete Strukturen geschaffen, die Zauneidechsen Lebensmöglichkeiten bieten.

4.2.7 Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen

An der Rampe 3 wird auf eine Länge von 190 m ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 1,50 m angeordnet. Dieser Schutzwall vermindert die Immissionsbelastung der Anwohner und verbessert die Einbindung der Straße in die Landschaft. Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und am Böschungsfuß ausgerundet. Die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

4.2.8 Bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.

Für die Kreisverkehrsplätze wird, gemäß der Empfehlung des „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006“ die nächsthöhere Bauklasse, hier Bauklasse II, angenommen.

4.2.5 Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege

Der Aufbau wird nach RStO vorgesehen.

Die Querschnitte sind der Unterlage 6 zu entnehmen.

4.2.6 Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und Mittelstreifen

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und am Böschungsfuß ausgerundet. Die Böschungen werden mit Oberboden abgedeckt, der möglichst in der Nähe der Trasse gewonnen wird, um die Standortausprägung weitmöglichst zu erhalten. Anschließend werden die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen bepflanzt, soweit dies die örtliche Situation zulässt. Innerhalb der Sichtflächen werden keine Bäume eingebracht.

Es werden mindestens 2-reihige Heckenpflanzung oder Anpflanzung von Gebüschern vorgesehen. Diese Anpflanzung dient in erster Linie der landschaftlichen Einbindung der Trasse, insbesondere auch der Brückenrampen und vermindert dort die Erosionsgefahr. Darüber hinaus schützen sie die angrenzenden Flächen vor Immissionen und bieten Windschutz auf den Fahrbahnen. Größere Anpflanzungen mit abwechslungsreicher Saumlinie auf höheren Böschungen bieten Refugien für die Tier- und Pflanzenwelt, auch wenn wegen der Isolation Artenreichtum und Vernetzungsmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Im Bereich der neu angelegten Böschungen werden geeignete Strukturen geschaffen, die Zauneidechsen Lebensmöglichkeiten bieten.

4.2.7 Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen

An der Rampe 3 wird auf eine Länge von **18 m ein Lärmschutzsteilwall und auf eine Länge von 172 190 m** ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von **1,50 2,00 m** angeordnet. Dieser Schutzwall vermindert die Immissionsbelastung der Anwohner und verbessert die Einbindung der Straße in die Landschaft. Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und am Böschungsfuß ausgerundet.

Da im Anschlußbereich entlang der St 2309 bis zur Einmündung des Rettungsweges der zur Verfügung stehende Platz aufgrund der Straße eingeschränkt ist wird dort auf eine Länge von 28 m eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,00 m errichtet.

Die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

4.2.8 Bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.

4.2.9 Einpassung in bebaute Gebiete

Die Maßnahme verläuft vorwiegend in nicht bebautem Gebiet, lediglich der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße 3 und der Ortsstraßen 6 und 7 erfolgt an Ortsstraßen der Gemeinde Großheubach bzw. der Stadt Miltenberg. Zur Einpassung dieser Straßen in bebautem Gebiet sind keine Maßnahmen erforderlich.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Einmündung der GemVer 3 in die Benzstraße

Am Bauanfang der GemVer 3 ist als Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz (hier: Benzstraße) eine Einmündung vorgesehen. Es handelt sich um eine übergeordnete Verknüpfung.

Das verkehrstechnische Gutachten hat folgendes ergeben:

Die Grundbelastung der GemVer 3 im Bereich der Einmündung Engelbergstraße liegt bei ca. 180 Pkw-E/h. Daraus ergibt sich eine Kapazität der Nebenrichtung, die mit ca. 600 Pkw-E/h um ein Vielfaches höher liegt als die spitzenständige Querschnittsbelastung auf der Hauptstraße. Aus Sicht des Verkehrsmodells kann jedoch die Kfz-Belastung in der Nebenrichtung selbst im ungünstigsten Fall nicht höher liegen als in der Hauptrichtung, so dass auch unter der Annahme, dass alle wartepflichtigen Verkehrsströme linksbiegende oder kreuzende Verkehre darstellen, keinerlei Kapazitätsengpässe auftreten werden. Es sind daher zur Gewährleistung der Kapazität keine LSA-Anlagen und keine separaten Abbiegespuren erforderlich.

4.3.2 Einmündung der Engelbergstraße in die GemVer 3 (Ortsstraße 6)

Bei km 0+178,000 ist eine Verknüpfung der neuen Trasse mit dem bestehenden Straßennetz (hier: Engelbergstraße) vorgesehen. Es handelt sich – auch durch die Verkehrsbelastung bedingt - um eine untergeordnete Verknüpfung.

Das verkehrstechnische Gutachten hat folgendes ergeben:

Die Grundbelastung der GemVer 3 im Bereich der Einmündung Engelbergstraße liegt bei ca. 260 Pkw-E/h. Daraus ergibt sich eine Kapazität der Nebenrichtung, die mit ca. 600 Pkw-E/h um ein Vielfaches höher liegt als die spitzenständige Querschnittsbelastung auf der Hauptstraße. Aus Sicht des Verkehrsmodells kann jedoch die Kfz-Belastung in der Nebenrichtung selbst im ungünstigsten Fall nicht höher liegen als in der Hauptrichtung, so dass auch unter der Annahme, dass alle wartepflichtigen Verkehrsströme linksbiegende oder kreuzende Verkehre darstellen, keinerlei Kapazitätsengpässe auftreten werden. Es sind daher zur Gewährleistung der Kapazität keine LSA-Anlagen und keine separaten Abbiegespuren erforderlich.

4.2.9 Einpassung in bebaute Gebiete

Die Maßnahme verläuft vorwiegend in nicht bebaute Gebiet, lediglich der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße 3 und der Ortsstraßen 6 und 7 erfolgt an Ortsstraßen der Gemeinde Großheubach bzw. der Stadt Miltenberg. Zur Einpassung dieser Straßen in bebautem Gebiet sind keine Maßnahmen erforderlich.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Einmündung der GemVer 3 in die **Benzstraße-Siemensstraße**

Am Bauanfang der GemVer 3 ist als Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz (hier: **Benzstraße Siemensstraße**) eine Einmündung vorgesehen. Es handelt sich um eine übergeordnete Verknüpfung. Das verkehrstechnische Gutachten hat folgendes ergeben: Die Grundbelastung der GemVer 3 im Bereich der Einmündung Engelbergstraße liegt bei ca. 180 Pkw-E/h. Daraus ergibt sich eine Kapazität der Nebenrichtung, die mit ca. 600 Pkw-E/h um ein Vielfaches höher liegt als die spitzenstündliche Querschnittsbelastung auf der Hauptstraße. Aus Sicht des Verkehrsmodells kann jedoch die Kfz-Belastung in der Nebenrichtung selbst im ungünstigsten Fall nicht höher liegen als in der Hauptrichtung, so dass auch unter der Annahme, dass alle wartepflichtigen Verkehrsströme linkseinschneidende oder kreuzende Verkehre darstellen, keinerlei Kapazitätsengpässe auftreten werden. Es sind daher zur Gewährleistung der Kapazität keine LSA-Anlagen und keine separaten Abbiegespuren erforderlich.

4.3.2 Einmündung der Engelbergstraße in die GemVer 3 (Ortsstraße 6)

Bei km 0+178,000 ist eine Verknüpfung der neuen Trasse mit dem bestehenden Straßennetz (hier: Engelbergstraße) vorgesehen. Es handelt sich – auch durch die Verkehrsbelastung bedingt - um eine untergeordnete Verknüpfung.

Das verkehrstechnische Gutachten hat folgendes ergeben: Die Grundbelastung der GemVer 3 im Bereich der Einmündung Engelbergstraße liegt bei ca. 260 Pkw-E/h. Daraus ergibt sich eine Kapazität der Nebenrichtung, die mit ca. 600 Pkw-E/h um ein Vielfaches höher liegt als die spitzenstündliche Querschnittsbelastung auf der Hauptstraße. Aus Sicht des Verkehrsmodells kann jedoch die Kfz-Belastung in der Nebenrichtung selbst im ungünstigsten Fall nicht höher liegen als in der Hauptrichtung, so dass auch unter der Annahme, dass alle wartepflichtigen Verkehrsströme linkseinschneidende oder kreuzende Verkehre darstellen, keinerlei Kapazitätsengpässe auftreten werden. Es sind daher zur Gewährleistung der Kapazität keine LSA-Anlagen und keine separaten Abbiegespuren erforderlich.

4.3.3 Anschluss Auweg und St 2309 an GemVer 3 (Ortsstraße 7)

Bei km 0+292,650 ist eine Verknüpfung der neuen Trasse mit dem bestehenden Straßennetz vorgesehen. Der Anschluss des Auweges erfolgt mittels der Ortsstraße 7 und der Anschluss der St 2309 neu mittels der Rampen 3 und 4.

Der Knoten wird als Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 40 m ausgebildet.

Tabelle: Leistungsbilanz Kreisverkehrsanlage Süd:

Zufahrt	Kapazitätsreserve R_i [PKW-E/h]	Mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QSV [-]
1 (Ri Auweg 1)	963	4	A
2 (Ri Miltenberg)	909	4	A
3 (Ri St 2309)	1005	4	A
4 (Ri Auweg 2)	957	4	A
Erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}			A

Die Kreisverkehrsanlage weist die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß der HBS 2001/2005 auf. Die mittlere Wartezeit liegt unter 5 Sekunden, so dass die Rückstaulänge bei ca. 1 bis maximal 2 Fahrzeugen liegt.

Alle Rampen sind auch in den Details der Gradientenführung in der Unterlage 8.4 und 8.5 sowie im Lageplan, Unterlage 7.1, nachvollziehbar.

4.3.4 Anschluss Wirtschaftsweg Feld 24 und St 2309 an GemVer 3

Bei Bau-km 0+549,580 ist eine Verknüpfung der neuen Trasse mit dem bestehenden Straßennetz vorgesehen. Der Anschluss der St 2309 neu erfolgt mittels der Rampen 1 und 2.

Der Knoten wird als Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 40 m ausgebildet.

Tabelle: Leistungsbilanz Kreisverkehrsanlage Nord:

Zufahrt	Kapazitätsreserve R_i [PKW-E/h]	Mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QSV [-]
1 (Ri St 2309)	1066	3	A
2 (Ri Miltenberg)	1010	4	A
3 (Ri Wirtschaftsweg)	1026	4	A
4 (Ri Auweg 2)	1140	3	A
Erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}			A

Die Kreisverkehrsanlage weist die höchste Verkehrsqualitätsstufe A gemäß der HBS 2001/2005 auf. Die mittlere Wartezeit liegt unter 5 Sekunden, so dass die Rückstaulänge bei ca. 1 bis maximal 2 Fahrzeugen liegt.

Alle Rampen sind auch in den Details der Gradientenführung in der Unterlage 8.2 und 8.3 sowie im Lageplan, Unterlage 7.1, nachvollziehbar.

4.3.5 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Aus Gründen der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit wird die Kreuzung höhenfrei gestaltet. Um Fußgängern und Radfahrern größere Umwege zu ersparen, wird ein gemeinsamer Fuß- und Radweg neben der Straße vorgesehen. Damit ist eine direkte Verbindung der Stadtteile hergestellt. Ebenso ist die Einbindung in das überörtliche Radwegenetz gesichert.

4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Die Verkehrssicherheit ist gewährleistet.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

Für das Brückenbauwerk, welches einen öffentlichen Feldweg und den Faktorsbildweg bei Großheubach über die St 2309 führt, wurde im Jahr 2004 ein Baugrundgutachten von der LGA Bautechnik GmbH erstellt. Demzufolge stehen im Baubereich hauptsächlich Sande an.

Lediglich in einer Bohrung wurde 24 m unter GOK ein Wasserstand eingemessen.

Der Grundwasserspiegel dürfte infolge des durchlässigen Baugrundes vom Wasserstand des Mains mitbestimmt werden.

Bei allen Bodenarbeiten wird die DIN 18300 (Erdarbeiten) und die DIN 18915 (Bodenarbeiten) beachtet. Die Zwischenlagerung von Bodenmassen (hauptsächlich Oberboden und Abtrag vom Provisorium) erfolgt im Baufeld. Bodenverdichtungen im Baufeld werden nach Abschluss der Bauarbeiten durch geeignete Maßnahmen behoben.

Nicht zur Huminisierung von Banketten, Böschungen und Nebenflächen benötigter Oberboden ist abzufahren.

Das in Einschnittsbereichen gewonnene Aushubmaterial kann zur Dammschüttung in Auftragsflächen verwendet werden.

Nicht zum Auftrag benötigte Bodenmassen sind abzufahren.

Mengenübersicht:

Oberbodenabtrag	7.020 m ³
Oberbodenauftrag	1.930 m ³
Abfuhr von überschüssigem Oberboden	5.090 m ³
Bodenabtrag	10.740 m ³
Bodenauftrag	35.720 m ³
Bodenlieferung (Anfuhr)	24.980 m ³

Der Bedarf kann über örtliche Gewinnung abgedeckt werden.

4.3.5 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Aus Gründen der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit wird die Kreuzung höhenfrei gestaltet. Um Fußgängern und Radfahrern größere Umwege zu ersparen, wird ein gemeinsamer Fuß- und Radweg neben der Straße vorgesehen. Damit ist eine direkte Verbindung der Stadtteile hergestellt.

Ebenso ist die Einbindung in das überörtliche Radwegenetz gesichert.

Im Bereich der Gemarkung der Stadt Miltenberg ist eine Querungshilfe für Fußgänger und zusätzlich eine für Radfahrer vorgesehen. Im Einmündungsbereich wird der gemeinsame Geh- und Radweg abgesenkt. Über die „Rampe“ können sich die Fahrradfahrer auf der einen Seite gut in den Fußgängerverkehr und zugleich in den Straßenverkehr „einfädeln“.

Im Bereich der Einmündung der Engelbergstraße („Ortsstraße 6“) werden der links abbiegende Radverkehr und die Fußgänger durch eine Querungshilfe gesichert.

Im Bereich der Einmündung des Auweges („Ortsstraße 7“) werden das Radwegende und –anfang baulich so ausgestaltet, dass ein konfliktfreier Übergang von der Straße auf den Radweg und umgekehrt möglich ist.

Auf Seite der Gemarkung Großheubach wird im Zuge der Planung des Gewerbegebietes „Auweg 2“ der Geh- und Radweg eingebunden. In der Zwischenzeit wird der Bordstein abgesenkt um den Wechsel auf den Wirtschaftsweg zu ermöglichen.

4.4 Verkehrssicherheit der gewählten Lösung

Die Verkehrssicherheit ist gewährleistet.

4.5 Baugrund und Erdarbeiten

Für das Brückenbauwerk, welches einen öffentlichen Feldweg und den Faktorsbildweg bei Großheubach über die St 2309 führt, wurde im Jahr 2004 ein Baugrundgutachten von der LGA Bautechnik GmbH erstellt. Demzufolge stehen im Baubereich hauptsächlich Sande an.

Lediglich in einer Bohrung wurde 21 m unter GOK ein Wasserstand eingemessen. Der Grundwasserspiegel dürfte infolge des durchlässigen Baugrundes vom Wasserstand des Mains mitbestimmt werden.

Bei allen Bodenarbeiten wird die DIN 18300 (Erdarbeiten) und die DIN 18915 (Bodenarbeiten) beachtet. Die Zwischenlagerung von Bodenmassen (hauptsächlich Oberboden und Abtrag vom Provisorium) erfolgt im Baufeld. Bodenverdichtungen im Baufeld werden nach Abschluss der Bauarbeiten durch geeignete Maßnahmen behoben.

Nicht zur Huminisierung von Banketten, Böschungen und Nebenflächen benötigter Oberboden ist abzufahren.

Das in Einschnittsbereichen gewonnene Aushubmaterial kann zur Dammschüttung in Auftragsflächen verwendet werden.

Nicht zum Auftrag benötigte Bodenmassen sind abzufahren.

Mengenübersicht:

Oberbodenabtrag	7.020 m
Oberbodenauftrag	1.930 m ³
Abfuhr von überschüssigem Oberboden	5.090 m ³
Bodenabtrag	10.740 m ³
Bodenauftrag	35.720 m ³
Bodenlieferung (Anfuhr)	24.980 m ³

Der Bedarf kann über örtliche Gewinnung abgedeckt werden.

4.6 Entwässerung

Das anfallende Straßenwasser wird großflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und versickert in den Entwässerungsmulden und den Sickerbecken.

Das nicht versickernde Wasser wird der örtlichen Kanalisation der Stadt Miltenberg, bzw. dem Markt Großheubach zugeführt. Das dem Markt Großheubach zugeführte Wasser wird den Absetzbecken und der Vorflutmulde des Marktes Großheubach zugeführt.

Die exakte Darstellung und Erläuterung der Entwässerungsmaßnahmen sind Unterlage 13 zu entnehmen.

4.7 Ingenieurbauwerke

sind nicht vorgesehen.

Das Überführungsbauwerk wurde bereits 2006 gebaut.

4.8 Straßenausstattung

Die gesamte Maßnahme erhält die Straßenausstattung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Eine Beleuchtung zur Wahrung der Verkehrssicherheit des Geh- und Radweges wird erfolgen.

4.9 Besondere Anlagen

Sind keine vorgesehen.

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Sind keine vorgesehen.

4.11 Leitungen

Die im Bereich der Trasse vorhandenen Leitungen sind – nach Mitteilung der Versorgungsunternehmen – in dem Lageplan (Unterlage 15.2) und dem Verzeichnis der Ver- und Entsorgungsleitungen (Unterlage 15.3) enthalten.

Aufgrund des Neubaus der Anschlussstelle an die St 2309 sind keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

4.6 Entwässerung

Das anfallende Straßenwasser wird großflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und versickert in den Entwässerungsmulden und den Sickerbecken.

Das nicht versickernde Wasser wird der örtlichen Kanalisation der Stadt Miltenberg, bzw. dem Markt Großheubach zugeführt. Das dem Markt Großheubach zugeführte Wasser wird den Absetzbecken und der Vorflutmulde des Marktes Großheubach zugeführt.

Die exakte Darstellung und Erläuterung der Entwässerungsmaßnahmen sind Unterlage 13 zu entnehmen.

4.7 Ingenieurbauwerke

sind nicht vorgesehen.

Das Überführungsbauwerk wurde bereits 2006 gebaut.

4.8 Straßenausstattung

Die gesamte Maßnahme erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Eine Beleuchtung zur Wahrung der Verkehrssicherheit des Geh- und Radweges wird erfolgen.

4.9 Besondere Anlagen

Sind keine vorgesehen.

4.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Sind keine vorgesehen.

4.11 Leitungen

Die im Bereich der Trasse vorhandenen Leitungen sind – nach Mitteilung der Versorgungsunternehmen – in dem Lageplan (Unterlage ~~15.2-7.1~~ T1) und dem ~~Verzeichnis der Ver- und Entsorgungsleitungen~~ Bauwerksverzeichnis (Unterlage ~~15.3~~ 7.2) enthalten.

Aufgrund des Neubaus der Anschlussstelle an die St 2309 sind keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

4.12 Ausbau von Gewässern

Sind keine vorgesehen.

5. Schutzmaßnahmen

5.1 Verkehrslärmschutzmaßnahmen

Zur Bewertung der Lärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse vom Büro Obermayer sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

Die Berechnungen zeigen, dass an fünf Wohngebäuden an der Maria-Hilf-Straße der Stadt Miltenberg die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 1,3 dB(A) im Tagzeitraum überschritten sind. An zwei Wohngebäuden sind die Immissionsgrenzwerte auch im Nachtzeitraum überschritten.

Die Sicherstellung des erforderlichen aktiven Schallschutzes ist durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall möglich.

Die Lärmschutzwand weist dabei einen geringeren Flächenbedarf auf, verursacht jedoch deutlich höhere Bau- und Unterhaltskosten. Als technisches Bauwerk beeinflusst sie das Natur- und Landschaftsbild. Mit der näheren Lage zum Emissionsort kann bei gleicher Schutzwirkung - die Bauhöhe gegenüber dem Lärmschutzwall niedriger gehalten werden.

Der Lärmschutzwall weist wesentlich geringere Herstellung- und Unterhaltskosten auf. Er kann bei entsprechender Profilierung und Eingrünung unauffällig in das Landschaftsbild eingebunden werden. Wegen der erforderlichen Neigungswinkel der Wallböschungen und der notwendigen Kronenbreite wird ein größerer Grunderwerb notwendig.

Nachdem im dortigen Bereich genügend Flächen zur Verfügung stehen, soll die Variante Lärmschutzwall umgesetzt werden.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Es findet kein Eingriff in Wassergewinnungsgebieten statt.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen (Naturschutz/Artenschutz usw.)

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, die als Unterlage 12.9 Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist, kommt zu folgendem Ergebnis:

Die geplante Anlage von 2 Kreiseln an der Umgehungsstraße Miltenberg – Großheubach ist für im Anhang IV der FFH-Richtlinie genannte Arten, für die ein Vorkommen im Eingriffsbereich potentiell möglich ist, unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs- und Minimierungs-

4.12 Ausbau von Gewässern

Sind keine vorgesehen.

5. Schutzmaßnahmen

5.1 Verkehrslärmschutzmaßnahmen

Zur Bewertung der Lärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse vom Büro Obermayer sind der Unterlage 11 zu entnehmen.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist an den Rampen eine Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert von -2 dB(A) vorgesehen. Dieser ist in den Berechnungen bereits berücksichtigt.

Die Berechnungen zeigen, dass an fünf Wohngebäuden an der Maria-Hilf-Straße der Stadt Miltenberg die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 1,3 dB(A) im Tagzeitraum überschritten sind. An zwei Wohngebäuden sind die Immissionsgrenzwerte auch im Nachtzeitraum überschritten.

Die Sicherstellung des erforderlichen aktiven Schallschutzes ist durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall möglich.

Die Lärmschutzwand weist dabei einen geringeren Flächenbedarf auf, verursacht jedoch deutlich höhere Bau- und Unterhaltskosten. Als technisches Bauwerk beeinflusst sie das Natur- und Landschaftsbild. Mit der näheren Lage zum Emissionsort kann - bei gleicher Schutzwirkung - die Bauhöhe gegenüber dem Lärmschutzwall niedriger gehalten werden.

Der Lärmschutzwall weist wesentlich geringere Herstellung- und Unterhaltskosten auf. Er kann bei entsprechender Profilierung und Eingrünung unauffällig in das Landschaftsbild eingebunden werden. Wegen der erforderlichen Neigungswinkel der Wallböschungen und der notwendigen Kronenbreite wird ein größerer Grunderwerb notwendig.

Nachdem im dortigen Bereich genügend Flächen zur Verfügung stehen, soll **vorrangig** die Variante Lärmschutzwall umgesetzt werden.

Auf eine Länge von 172 m wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,00 m angeordnet. Dieser Schutzwall vermindert die Immissionsbelastung der Anwohner und verbessert die Einbindung der Straße in die Landschaft. Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und am Böschungsfuß ausgerundet. In Richtung des Kreisverkehrsplatzes wird ein 18 m langer Lärmschutzsteilwall angeordnet.

Im Anschlußbereich entlang der St 2309 bis zur Einmündung des Rettungsweges steht nicht genügend Fläche zur Verfügung. Aus diesem Grund wird dort auf eine Länge von 28 m eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,00 m errichtet.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Es findet kein Eingriff in Wassergewinnungsgebieten statt.

5.3 Sonstige Schutzmaßnahmen (Naturschutz/Artenschutz usw.)

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, die als Unterlage 12.9 Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist, kommt zu folgendem Ergebnis: „Die geplante Anlage von 2 Kreiseln an der Umgehungsstraße Miltenberg – Großheubach ist für im Anhang IV der FFH-Richtlinie genannte Arten, für die ein Vorkommen im Eingriffsbereich potentiell möglich ist, unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs- und Minimierungs-

maßnahmen sowie der Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 BNatSchG) mit keinem Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG verbunden.

Auch für europäische Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie ist kein Verbotstatbestand erfüllt. Mit einer Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustandes der Population ist nicht zu rechnen.

6. Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten

Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

7. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zielvorgaben für den Naturschutz und die Landschaftspflege zum Ausgleich und zum Ersatz notwendigen Maßnahmen sind in der Unterlage 12 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) dargestellt.

8. Evtl. Sicherungsmaßnahmen (spez. Ausgleich) hinsichtlich Natura 2000 (Gebiets- und Artenschutz)

Es sind keine Gebiete der Schutzgebiete Natura 2000 betroffen.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Die Durchführung der Baumaßnahme ist nach Bestandkraft des Planfeststellungsbeschlusses entsprechend den Festlegungen des gültigen Ausbauplanes vorgesehen.

Der erforderliche Grunderwerb wird durch den Markt Großheubach und die Stadt Miltenberg getätigt.

Die Baumaßnahme soll in einem Zuge durchgeführt werden.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme soll der Verkehr auf dem bestehenden Straßennetz möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Das Überführungsbauwerk und der Anschlußbereich der Rampen an die St 2309 bestehen bereits. Lediglich bei der Herstellung der Anschlüsse der neuen Fahrbahnen an die vorhandenen wird es zu geringen Beeinträchtigungen kommen.

Mit Verkehrsfreigabe wird die Widmung der öffentlichen Straßen wirksam.

Zur Sicherstellung der Zufahrt zu einem Gartenbaubetrieb während der Bauzeit werden die Bauphasen in die Planfeststellung aufgenommen.

Die Anschlussstelle wird in drei Abschnitten gebaut, die im folgenden beschrieben werden und in den Planunterlagen 7.4.1T3neu bis 7.4.3 T3neu dargestellt sind.

1. Bauphase

In der 1.Bauphase wird der Kreisverkehrsplatz auf Großheubacher Gemarkung, nördlich der St 2309, und die Verbindungsrampen zur St 2309 errichtet.

Ein Teilstück der Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Kleinkohlweg), der als Anbindung für den Gartenbaubetrieb genutzt wird, an den Kreisverkehrsplatz wird ebenfalls bereits hergestellt.

Während der gesamten Bauzeit wird eine provisorische Zufahrt bzw. Umfahrung zwischen dem Faktorbildweg und dem Kleinkohlweg (Zufahrt zum Gartenbaubetrieb) eingerichtet.

Die bisherige Zufahrt über die Engelbergstraße bleibt weiterhin bestehen und ist für den Schwerlastverkehr bis 40 to befahrbar.

2.Bauphase

Die 2. Bauphase wird außerhalb der Hauptgeschäftstätigkeit des Gartenbaubetriebes, welche sich vom 01. September bis zum 25. Oktober erstreckt, durchgeführt.

Es wird eine Verbindung von dem Teilstück der Anbindung vom Kreisverkehrsplatz an die provisorische Umfahrung hergestellt.

Der Faktorbildweg wird an den Kreisverkehrsplatz angebunden.

Der in der 1.Bauphase gebaute Kreisverkehrsplatz und die Verbindungsrampen an die St 2309 können als direkte Zu-/Abfahrt genutzt werden.

Somit bleibt die Erreichbarkeit für den Kunden- und Lieferverkehr weiterhin gewährleistet.

Im Anschluss wird die Verbindung vom Kreisverkehrsplatz an den Kleinkohlweg hergestellt.

3. Bauphase

Die provisorische Umfahrung und die Zufahrt über die Engelbergstraße werden zurückgebaut.

Der Kreisverkehrsplatz auf Miltenberger Gemarkung, südlich der St 2309, einschließlich aller Verbindungsrampen und Straße wird hergestellt.

Naturschutzrechtliche Auswirkungen

Da die temporäre Umfahrt sich im Baufeld der Maßnahme befindet und lediglich Ackerflächen betroffen sind, werden keine zusätzlichen artenschutzrechtliche Konflikte ausgelöst.

Salvatorische Klausel

Zum 02.11.2015 fand eine Änderung der Gemarkungsgrenze zwischen dem Markt Großheubach und der Stadt Miltenberg statt. Im Zuge dessen wurden auch die Flurnummern und zum Teil die Grundstückszuschnitte verändert. Die Inanspruchnahme von Flächen für das Bauvorhaben veränderte sich jedoch nicht. Die ab diesem Zeitpunkt geltende Gemarkungsgrenze wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde mittels farblicher Eintragung (braun) in die Lagepläne eingezeichnet. Ebenso spiegeln die eingefügten Unterlagen 14.1.1 T1 A und 14.2 T1 A und 14.3 T2 A den aktuellen Stand (Gemarkungsgrenze, Flurnummern, Grundstückszuschnitte, jeweilige Inanspruchnahmen) wieder. Eine Anpassung der Textteile fand nicht statt. Soweit in diesen ein Bezug zu einer bestimmten Gemarkung und/oder bestimmten Grundstücken genommen wird, wird für den zum 2.11.2015 geltenden Stand auf die aktualisierten und eingefügten Planunterlagen verwiesen.

Bei der im Rahmen der Gemarkungsänderung durchgeführten Neuvermessung hat sich herausgestellt, dass die bis dahin geltenden Grundstücksgrößen nicht stimmten. Dies zeigt sich darin, dass in Teilbereichen die Summe der Flächen von geteilten Grundstücken nicht mit der bis zum 1.11.2015 amtlichen Grundstücksgröße übereinstimmt.