



L 3065; Ortsumfahrung Seligenstadt, 3. Bauabschnitt
Bürgerversammlungen
23. bzw. 24. September 2015

■ Hessen Mobil
■ Straßen- und Verkehrsmanagement
■
■
■
■



Inhalt

- Planungsziele
- Gestaltung der Maßnahme
- Variantenübersicht
- Variantenvergleich
 - i. Raumstrukturelle Wirkung (Raumordnung)
 - ii. Verkehrliche Beurteilung (Verkehrsverhältnisse)
 - iii. Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - iv. Umweltverträglichkeit → Einschub Präsentation Planungsbüro Koch
 - v. Wirtschaftlichkeit
- Gewählte Linie / Vorzugsvariante
- weiteres Vorgehen

L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Planungsziele

- Entlastung vom Durchgangsverkehr und somit
 - Entlastung von Schadstoff- und Lärmimmissionen der innerstädtischen Wohngebiete
 - Verringerung der Trennwirkung der Landesstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
(sowohl MIV als auch schwache Verkehrsteilnehmer)
- Verbesserung der Möglichkeiten für städtische Maßnahmen zur Stärkung der Erreichbarkeiten
(städtischer Bauhof mit Schadstoffsammelstelle, Stadtwerke, Kläranlage, Heimatbundhalle)

Straßenbauliche Gestaltung der Maßnahme

- 1-bahniger Querschnitt mit 2 Fahrstreifen
- befestigte Fahrbahnbreite je nach Lage:
innerorts 6,50m (RASt) und außerorts 8,00m (RAL)
- Knotenpunktformen: Einmündungen, ggf. Kreisverkehre
- Straßenbaulastträger: Land Hessen

RASt: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006

RAL: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, FGSV, 2012



Variantenübersicht

- frühere Variante 1 (der FFH-Verträglichkeitsstudie PGNU) vorab ausgeschlossen
- In den aktuellen Untersuchungen **4 grundlegend unterschiedliche Varianten**

- Variante 1: "Innerstädtische Variante" (**violett**);
- Variante 2: "Friedrich-Ebert-Straßen-Variante" (**rot**);
- Variante 3: "Bahntrassen-Variante" (**blau**);
- Variante 4: "BI Vierte Variante/ Stehweg-Variante" (**grün**);

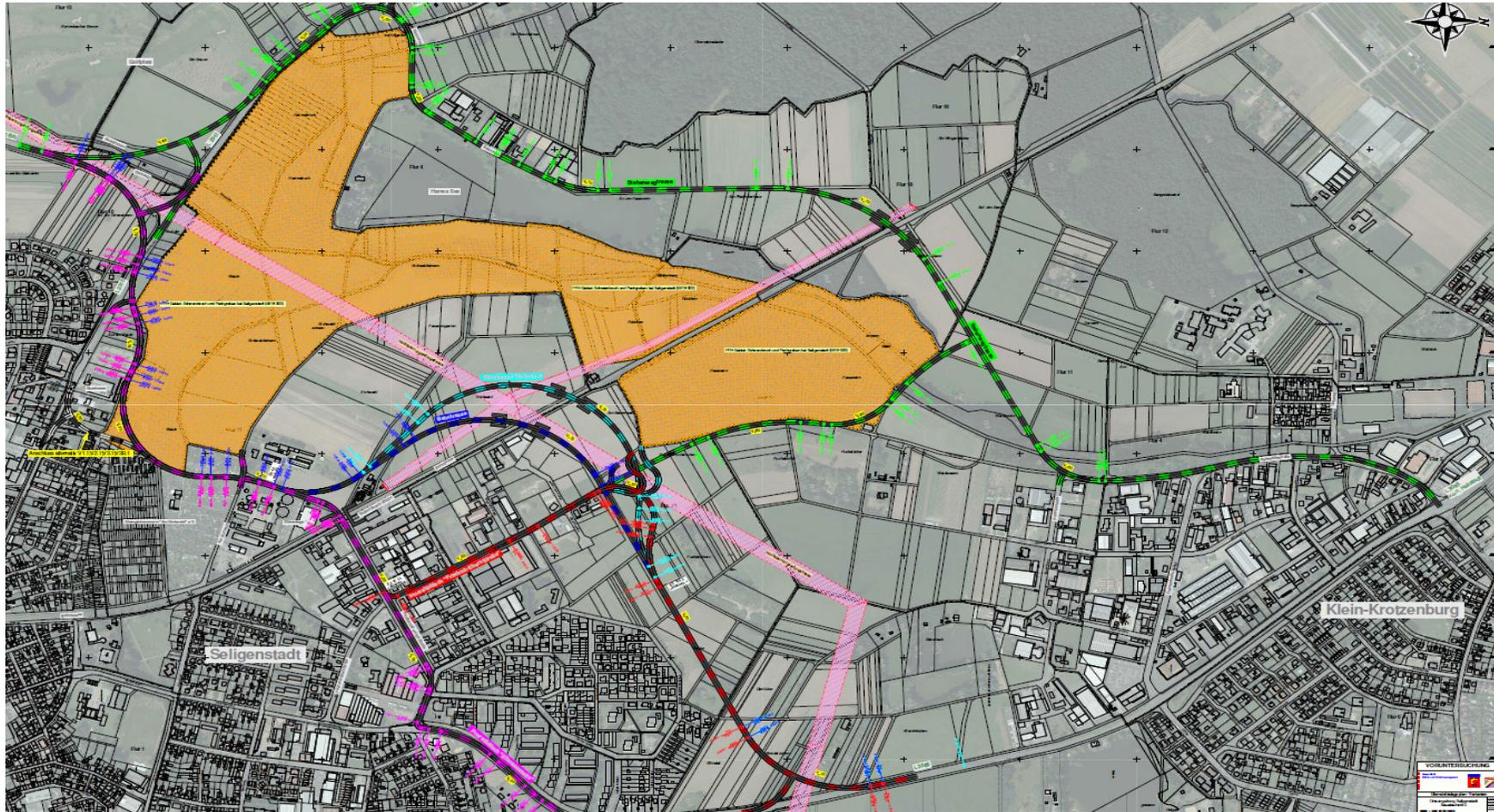
- Anschlussalternative „Pfingstweide“ (Varianten X.1)
- Aufgrund von Konflikten mit einer Hochspannungsleitung wurde die „Bahntrassen-Variante“ (Variante 3) abgerückt als Variante 3B (**türkis**) in der UVS mit untersucht.
- Erhöhung des Entlastungspotenzials durch Variante „Jahnstraße (Viadukt)“ in der Verkehrsuntersuchung mit untersucht.

Wesentliche Einflussfaktoren auf die Varianten

- Querung der Bahnstrecke als charakteristisches Bauwerk
- FFH-Gebiet „Schwarzbruch/ Pechgraben“

L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Variantenübersicht - Übersichtslageplan



Variantenvergleich

- i. Raumstrukturelle Wirkung
 - ii. Verkehrliche Beurteilung
 - iii. Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung
 - iv. Umweltverträglichkeit
 - v. Wirtschaftlichkeit
-
- Bewertung auf einer Skala von 1-9, da es 9 Varianten gibt
(mit 1 = günstigste Bewertung; 9 = ungünstigste Bewertung)
 - Bewertung auf der Skala ersetzt nicht die verbal argumentative Bewertung



wesentliche Grundsätze und Ziele der Raumordnung (Regionalplan Südhessen 2010)

- Erhaltung bzw. Verbesserung der Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen.
- Der Flächenverbrauch für Siedlungsentwicklung und Verkehr ist auf den unabweisbaren Bedarf zu beschränken.

An die Straßenverkehrsplanungen werden im Detail folgende Anforderungen gestellt:

- städtebauliche Belange haben Vorrang vor verkehrlichen Belangen
- Ortsumgehungen werden nur dann gebaut, wenn sie für die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Anwohner der Ortsdurchfahrt dringend erforderlich sind und diese Verbesserung nur auf diesem Wege erreicht werden kann. Sie sollen ortsnahe trassiert werden, um den Flächenverbrauch zu minimieren und die weitere Zerschneidung der Erholungsräume zu verhindern.

L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Raumstrukturelle Wirkung der Varianten

- Innerstädtische Variante (Var. 1) mit massiver Trennwirkung der Wohnbebauung Wohngebiet Niederfeld zum Stadtgebiet
- andere Varianten mit Teilzerschneidungen
- Möglichkeiten für Siedlungsentwicklung eher untergeordnet
- Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen bei Varianten 3 und 4
- Betroffenheit privates Eigentum insbesondere bei der Anschlussalternative "An der Pfingstweide,,

| Bewertungskriterien ^α | 1 ^α | 1.1 ^α | 2 ^α | 2.1 ^α | 3 ^α | 3.1 ^α | 3B ^α | 3B.1 ^α | 4 ^α |
|--|-----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| Zerschneidungswirkung ^α | 9 ^α | 9 ^α | 5 ^α | 8 ^α | 5 ^α | 8 ^α | 6 ^α | 8 ^α | 8 ^α |
| Beeinträchtigung von Eigentumsverhältnissen ^α | 8 ^α | 9 ^α | 8 ^α | 9 ^α | 4 ^α | 9 ^α | 5 ^α | 9 ^α | 8 ^α |
| Summe ^α | 17 ^α | 18 ^α | 13 ^α | 17 ^α | 9 ^α | 17 ^α | 11 ^α | 17 ^α | 16 ^α |



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Bestehende Verkehrsverhältnisse

- Verkehrserhebungen im Jahr 2010 an 15 Knotenpunkten und zusätzliche Befragungsstellen
- viele Knotenpunkte der Ortsdurchfahrt von Seligenstadt im Zuge der L 3065 stark belastet
- Mängel in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (Knotenpunkt „Wasserturm“ (Dudenhöfer Straße/ Frankfurter Straße) seit Jahren Unfallhäufung)
- Trennwirkung der L 3065 mit schlechten Querungsmöglichkeiten
- viele Knotenpunkten führen zu Reisezeitverlusten des Durchgangsverkehrs

zu erwartende Verkehrsverhältnisse

- Modellrechnungen auf Basis der Verkehrsdatenbasis **Rhein-Main** (VDRM) von 2009/2010
- Eichung Analysefall
- Prognosenufall (aktuelle Netzstruktur zuzüglich aller indisponiblen Maßnahmen)
- diverse Planfälle (für jede Variante)



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Verkehrliche Beurteilung

- größere Verlagerungen nur möglich, wenn insbesondere auch Quell-, Ziel- und sogar Binnenverkehr der Stadt Seligenstadt auf die Umfahrungsstraße gezogen werden können.
- Durch die innerörtliche Lage bei Variante 1 und Variante 2 können daher die größten Verlagerungseffekte erzielt werden.
- Variante 4 erzielt eine gute Verlagerung für Verkehre aus Hainburg und Klein-Krotzenburg, erzielt aber gleichzeitig eine geringere Entlastungswirkung für Seligenstadt.

Be- und Entlastungswirkung der Varianten in KFZ/ 24h

| Angaben in KFZ/ 24h | Var. 1 / 1.1 | Var. 2 / 2.1 | Var. 3 / 3.1 | Var. 4 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------|
| Kapellenstraße | -6.830 | -6.860 | -5.620 | -3.400 |
| verlängerte Ellenseestraße | +1.380 | -1.240 | -1.640 | -1.700 |
| Steinheimer Straße | -1.500 | -2.860 | -2.130 | -2.000 |
| Dudenhöfer Straße | -2.040 | -1.920 | -1.400 | -1.200 |
| Frankfurter Str. Ri. Froschhausen | +3.150 | +3.180 | +2.500 | -1.900 |
| Ferdinand-Porsche-Straße (west) | +6.680 | +6.650 | -700 | -700 |
| Friedrich-Ebert-Straße (nord) | +1.300 | +4.120 | +1.810 | +3.000 |

Variante 1 = "Innerstädtische Variante";

Variante 2 = "Friedrich-Ebert-Straßen-Variante";

Variante 3 = "Bahntrassenvariante" (ohne Anchl. Ferdinand-Porsche-Straße);

Variante 4 = "Vierte Variante" (Stehwegvariante);

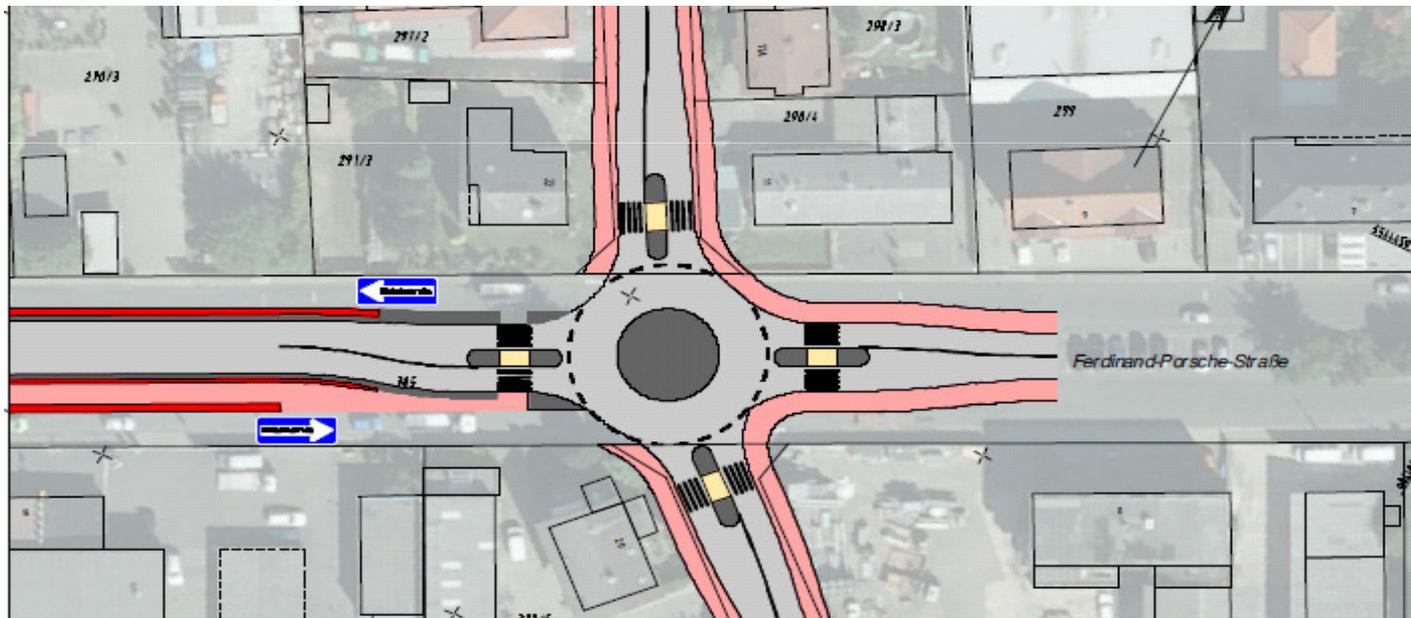
-(grün) Minderbelastung; +(rot) Mehrbelastung, gegenüber dem Prognosenullfall;

L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Entwurf- und Sicherheitstechnische Beurteilung

- Geschwindigkeitsniveau (innerorts / außerorts)
- Streckencharakteristik
- Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern
- Anzahl und Gestaltungsmöglichkeit der Knotenpunkte
- Grundstückszufahren mit entsprechenden Nutzungskonflikten

Beispiel: Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Ferdinand-Porsche-Str bei Var. 1 und 2



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Verkehrliche und sicherheitstechnische Beurteilung der Varianten

| Bewertungskriterien α | 1 α | 1.1 α | 2 α | 2.1 α | 3 α | 3.1 α | 3B α | 3B.1 α | 4 α |
|-------------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| Be- und Entlastungswirkung α | 3 α | 3 α | 2 α | 2 α | 5 α | 5 α | 5 α | 5 α | 7 α |
| Verkehrsqualität α | 7 α | 9 α | 6 α | 8 α | 1 α | 4 α | 1 α | 4 α | 5 α |
| Straßenentwurf α | 5 α | 7 α | 7 α | 9 α | 3 α | 5 α | 3 α | 5 α | 6 α |
| Verkehrssicherheit α | 7 α | 8 α | 8 α | 9 α | 1 α | 5 α | 1 α | 5 α | 6 α |
| Summe α | 22 α | 27 α | 23 α | 28 α | 10 α | 19 α | 10 α | 19 α | 24 α |



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Umweltverträglichkeit → Einschub Präsentation Planungsbüro Koch

- baubedingte Auswirkungen
- anlagebedingte Auswirkungen
- betriebsbedingte Auswirkungen

| | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------|---|
| Schutzgut ^α | 1 ^α | 1.1 ^α | 2 ^α | 2.1 ^α | 3 ^α | 3.1 ^α | 3B ^α | 3B.1 ^α | 4 ^α | κ |
| Pflanzen und Tiere ^α | 2 ^α | 1 ^α | 4 ^α | 3 ^α | 6 ^α | 4 ^α | 7 ^α | 6 ^α | 9 ^α | κ |
| Boden ^α | 2 ^α | 1 ^α | 3 ^α | 2 ^α | 6 ^α | 4 ^α | 7 ^α | 5 ^α | 9 ^α | κ |
| Grundwasser und Oberflächengewässer ^α | 4 ^α | 1 ^α | 5 ^α | 3 ^α | 5 ^α | 2 ^α | 6 ^α | 2 ^α | 9 ^α | κ |
| Klima/Luft ^α | 2 ^α | 1 ^α | 4 ^α | 3 ^α | 6 ^α | 4 ^α | 7 ^α | 5 ^α | 9 ^α | κ |
| Landschaftsbild und Erholungseignung ^α | 3 ^α | 1 ^α | 5 ^α | 3 ^α | 6 ^α | 4 ^α | 7 ^α | 5 ^α | 9 ^α | κ |
| Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholungsnutzung, Kultur- und Sachgüter ^α | 7 ^α | 5 ^α | 6 ^α | 1 ^α | 8 ^α | 3 ^α | 8 ^α | 4 ^α | 9 ^α | κ |
| Summe ^α | 20 ^α | 10 ^α | 27 ^α | 15 ^α | 37 ^α | 21 ^α | 42 ^α | 27 ^α | 54 ^α | κ |



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Wirtschaftlichkeit

- erforderlichen Leitungsverlegungen führen zu Kostenerhöhungen
- Betriebskosten für Grundwasserwannen berücksichtigen (ca. 150.000 € in 30 Jahren)
- Anschlussvariante „An der Pflingstweide“ führt zu Mehrkosten von ca. 775.000 Euro.

| in € | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Streckenbau | 3.590.000 | 5.830.000 | 6.055.000 | 8.120.000 |
| Erdbau und Leitungen | 3.150.000 | 3.150.000 | 2.080.000 | 870.000 |
| Bauwerke | 3.950.000 | 4.500.000 | 2.720.000 | 1.260.000 |
| Grunderwerb | 1.405.000 | 1.335.000 | 985.000 | 1.275.000 |
| Sonstiges | 570.000 | 690.000 | 710.000 | 360.000 |
| landschaftspflegerische Maßnahmen | 633.000 | 775.000 | 628.000 | 594.000 |
| Gesamtsumme Bau+Grunderwerb | 13.298.000 | 16.280.000 | 13.178.000 | 12.479.000 |

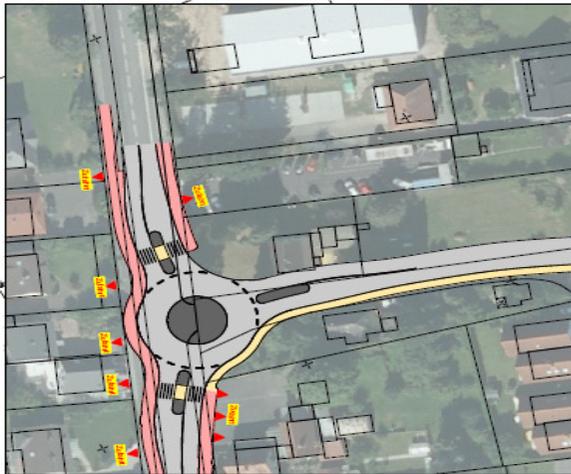
| Bewertungskriterien | 1 | 1.1 | 2 | 2.1 | 3 | 3.1 | 3B | 3B.1 | 4 |
|---------------------|----|-----|----|-----|---|-----|----|------|---|
| Herstellungskosten | 4 | 7 | 9 | 9 | 3 | 6 | 5 | 8 | 2 |
| Betriebskosten | 8 | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Summe | 12 | 15 | 17 | 17 | 7 | 10 | 9 | 12 | 6 |



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Gewählte Linie – Ausschluss von Varianten

- Gemäß UVS verbleiben in den Varianten 1, 2, 3 und 3B erhebliche Beeinträchtigungen der schmalen sowie der bauchigen Windelschnecke aufgrund des Stickstoffeintrags
- erhebliche Beeinträchtigungen bei Variante „An der Pfingstweide“ nicht zu befürchten
- Anschlussalternative „An der Pfingstweide“ entwurfstechnisch untersucht (KVP & Einmündung)
 - massiver Eingriff in privates Eigentum unumgänglich
 - Grundstückszufahrten von der Frankfurter Straße nicht mehr gewährleistet
 - Schadstoff- und Lärmimmissionseintrag in der Nachbarschaft
- Gewinn für das FFH-Gebiet daher unverhältnismäßig gegenüber den mit der Alternative verbundenen negativen Folgen
- **Anschlussalternative „An der Pfingstweide“ scheidet daher als unzumutbar aus.**



Gewählte Linie – Vorzugsvariante

- Bei Variante 2 (und 1) stellt vor allem der Knotenpunkt Ferdinand-Porsche-Str./ Friedrich-Ebert-Str. einen Konfliktbereich dar, der nicht vernünftig gelöst werden kann.
- Variante 1 (und 2) als innerstädtische Lösung entspricht nicht den Zielen des Straßenbulasträgers
- Variante 3 bietet noch Optimierungspotenzial (Verkehrlich und bzgl. erheblicher Beeinträchtigung)
- Variante 4 in fast allen Belangen ungünstig, zudem politisch nicht durchsetzbar
- Unterführungsbauwerk der DB-Strecke in der Ferdinand-Porsche-Str schwer realisierbar

vereinfachter Abwägungsprozess

- ist die Variante machbar?
- ist eine erhebliche Beeinträchtigung nach FFH-Recht zu befürchten?
- ist die Variante zumutbar?
- danach erst Abwägung in Bezug auf die Erreichung der Planungsziele

| Kriterium / Variante | 1 | 1.1 | 2 | 2.1 | 3 | 3.1 | 3B | 3B.1 | 4 |
|--------------------------|----|-----|----|-----|----|-----|----|------|-----|
| Raumstrukturelle Wirkung | 17 | 18 | 13 | 17 | 9 | 17 | 11 | 17 | 16 |
| Verkehr & Sicherheit | 22 | 27 | 23 | 28 | 10 | 19 | 10 | 19 | 24 |
| Umwelt | 20 | 10 | 27 | 15 | 37 | 21 | 42 | 27 | 54 |
| Wirtschaftlichkeit | 12 | 15 | 17 | 17 | 7 | 10 | 9 | 12 | 6 |
| Summe | 71 | 70 | 80 | 77 | 63 | 67 | 72 | 75 | 100 |



Auswirkungen der Vorzugsvariante „Bahntrasse“ auf den Stadtteil Froschhausen

Vorteile:

- attraktivere Anbindung an die Kernstadt von Seligenstadt durch die Entlastung des KP „Wasserturm“, „Frankfurter Straße“, KP „Kapellenplatz“;
- erstmalig adäquate Anbindungen zum Gewerbegebiet Seligenstadt Nord sowie nach Klein-Krotzenburg;

Nachteile:

- Mehrbelastung von knapp 500 Kfz/24 h für den Stadtteil Froschhausen durch die Vorzugsvariante bei derzeit 12.000 bis 14.000 Kfz/24h;
- Im Vergleich dazu: bei der „Vierten Variante“ Mehrbelastung von 1.360 Kfz/24h;

weiteres Vorgehen

- KIM II – Vereinbarung zwischen Land Hessen und Stadt Seligenstadt
- **Die Planungsaktivitäten seitens Hessen Mobil sind an einen zustimmenden Stadtverordnetenbeschluss geknüpft.**

Rückblick: Vorplanung

- Ziel: Entscheidung für die beste Lösung – Grundsatzentscheidung;
- oder einfacher: Festlegung des besten Korridors;

Ausblick: Entwurfsplanung

- Ziel: beste Ausgestaltung im Detail;
- z. B. Wahl und Ausgestaltung der Knotenpunkte;
- z. B. Festlegung der genauen Trassierungsparameter;
- z. B. erforderliche flankierende Maßnahmen im städtischen Netz;
- z. B. Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen;

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

■ Hessen Mobil
■ Straßen- und Verkehrsmanagement
■
■
■
■



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Kontakt

| | |
|-----------------------------------|--|
| | Hessen Mobil Darmstadt |
| Organisations- einheit | Dezernat Planung Südhessen / BAB Süd |
| Adresse | Groß-Gerauer Weg 4 64295 Darmstadt |
| Referent/in | Markus Schmitt Christoph Eichstaedt Horst Herr |
| Kontakt | 06151/3306-3241 horst.herr@mobil.hessen.de |

