



L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt

25.09.2014 / 29.09.2014

Redaktionell geändert am 30.09.2014

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



Inhalt

- Planerische Beschreibung der Maßnahme
- straßenbauliche Beschreibung
- Ziele der Raumordnung
- Verkehrsverhältnisse
- Variantenübersicht
- Variantenvergleich
- i. Raumstrukturelle Wirkung
- ii. Verkehrliche Beurteilung
- iii. Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung
- iv. Umweltverträglichkeit
- v. Wirtschaftlichkeit
- Gewählte Linie / Vorzugsvariante
- weiteres Vorgehen



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Planerische Beschreibung

3. Bauabschnitt der Ortsumgehung Seligenstadt im Zuge der Landesstraße 3065
Straßenbaulastträger: Land Hessen

Planungsziele

- Fortführung Ortsumfahrung mit einheitlicher Streckencharakteristik
- Stärkung der raumordnerischen Funktion der Landesstraße und Erhöhung der Attraktivität der regionalen Anbindung
- Entlastung vom Durchgangsverkehr
(Entlastung von Schadstoff- und Lärmimmissionen der innerstädtischen Wohngebiete)
- Verringerung der Trennwirkung der Landesstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
(sowohl MIV als auch schwache Verkehrsteilnehmer)
- Möglichkeit für städtische Maßnahmen zur Stärkung der Erreichbarkeiten
(städtischer Bauhof mit Schadstoffsammelstelle, Stadtwerke, Kläranlage, Heimatbundhalle)



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Straßenbauliche Beschreibung

- 1-bahniger Querschnitt mit 2 Fahrstreifen
- befestigte Fahrbahnbreite zwischen 6,50m (RASt) und 8,00m (RAL)
- planerisch angemessene Geschwindigkeit: 70 km/h
- Knotenpunktformen: Einmündungen, ggf. Kreisverkehre
- Höhenlage: geländenah

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

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

Wesentliche Einflussfaktoren

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



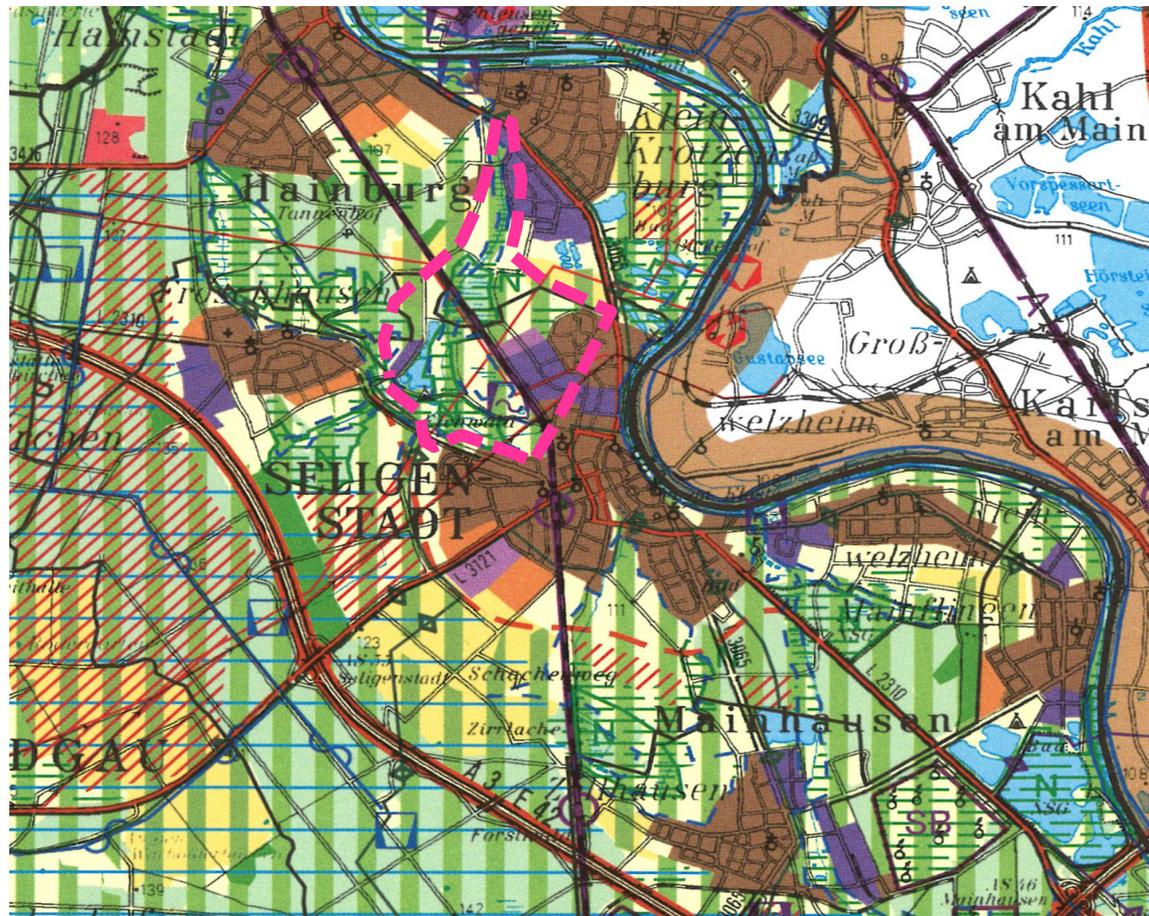
Grundsätze der Raumordnung (Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010)

- Grundsätze der Raumordnung: Erhaltung bzw. Verbesserung der Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen.
- Regionale Grünzüge sind zu erhalten und zu schützen.
- Vorhandene Freiflächen sind zu erhalten und zu schützen. Ihr Schutz hat Vorrang vor weiterer Siedlungsentwicklung und dem Bau neuer Verkehrsstrassen.
- Der Flächenverbrauch für Siedlungsentwicklung und Verkehr ist auf den unabweisbaren Bedarf zu beschränken.
- Ländlich geprägter Raum ist als Erholungsraum zu gestalten.
- Waldflächen und -gebiete sind bei Neuplanungen zu umgehen.

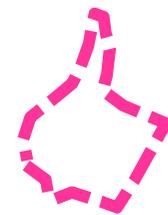
An die Straßenverkehrsplanungen werden im Detail folgende Anforderungen gestellt:

- städtebauliche Belange haben Vorrang vor verkehrlichen Belangen
- die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Netzes hat Vorrang vor dem Ausbau
- der Ausbau des Netzes hat Vorrang vor einer Neutrassierung
- 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 ortsnah trassiert werden, um den Flächenverbrauch zu minimieren und die weitere Zerschneidung der Erholungsräume zu verhindern.

Regionalplan Südhessen: Ausschnitt Seligenstadt



<p>Grenzen</p> <ul style="list-style-type: none"> Regionsgrenze Kreisgrenze Gemeindegrenze <p>Siedlungsstruktur</p> <p>Bestand/Zuwachs</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsbereich Bereich für Industrie und Gewerbe Siedlungsbeschränkungsbereich <p>Sonderflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> SB Sonderfläche Bund <p>Natur und Landschaft</p> <p>Bestand/Planung</p> <ul style="list-style-type: none"> Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft Naturschutzgebiet Regionaler Grünzug Bereich für besondere Klimafunktionen 	<p>Wasserschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> Bereich für die Grundwassersicherung Bestand/Planung Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer <p>Wasserversorgung</p> <p>Bestand/Planung</p> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung der Trinkwasserversorgung Fernwasserleitung <p>Abflußregelung</p> <ul style="list-style-type: none"> Hochwasserrückhaltebecken Hochwasserrückhaltebecken < 10 ha <p>Land- und Forstwirtschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> Bereich für die Landwirtschaft Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege Bestand/Zuwachs Waldbereich
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Untersuchungsraum der UVS

L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Bestehende und zu erwartende 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

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



Variantenübersicht

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

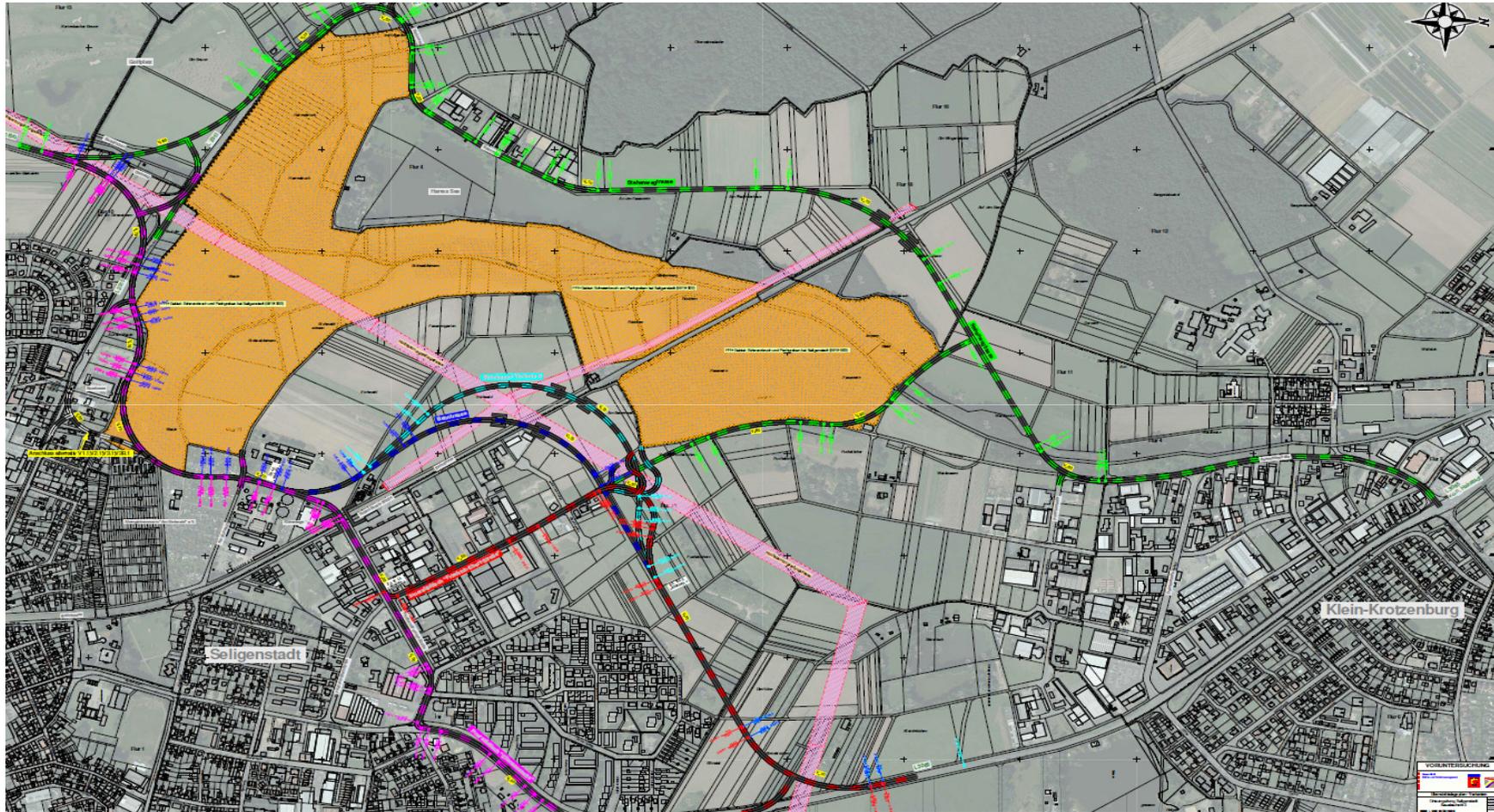
- Variante 1: "Innerstädtische Variante" (**violett**);
- Variante 2: "Friedrich-Ebert-Straßen-Variante" (**rot**);
- Variante 3: "Bahntrassen-Variante" (**blau**);
- Variante 4: "BI Vierte Variante/ Stehweg-Variante" (**grün**);

- 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.



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Variantenübersicht - Übersichtslageplan



Variantenvergleich

- i. Raumstrukturelle Wirkung
- ii. Verkehrliche Beurteilung
- iii. Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung
- iv. Umweltverträglichkeit
- v. Wirtschaftlichkeit



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 Pflingstweide,,

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

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 hier 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;

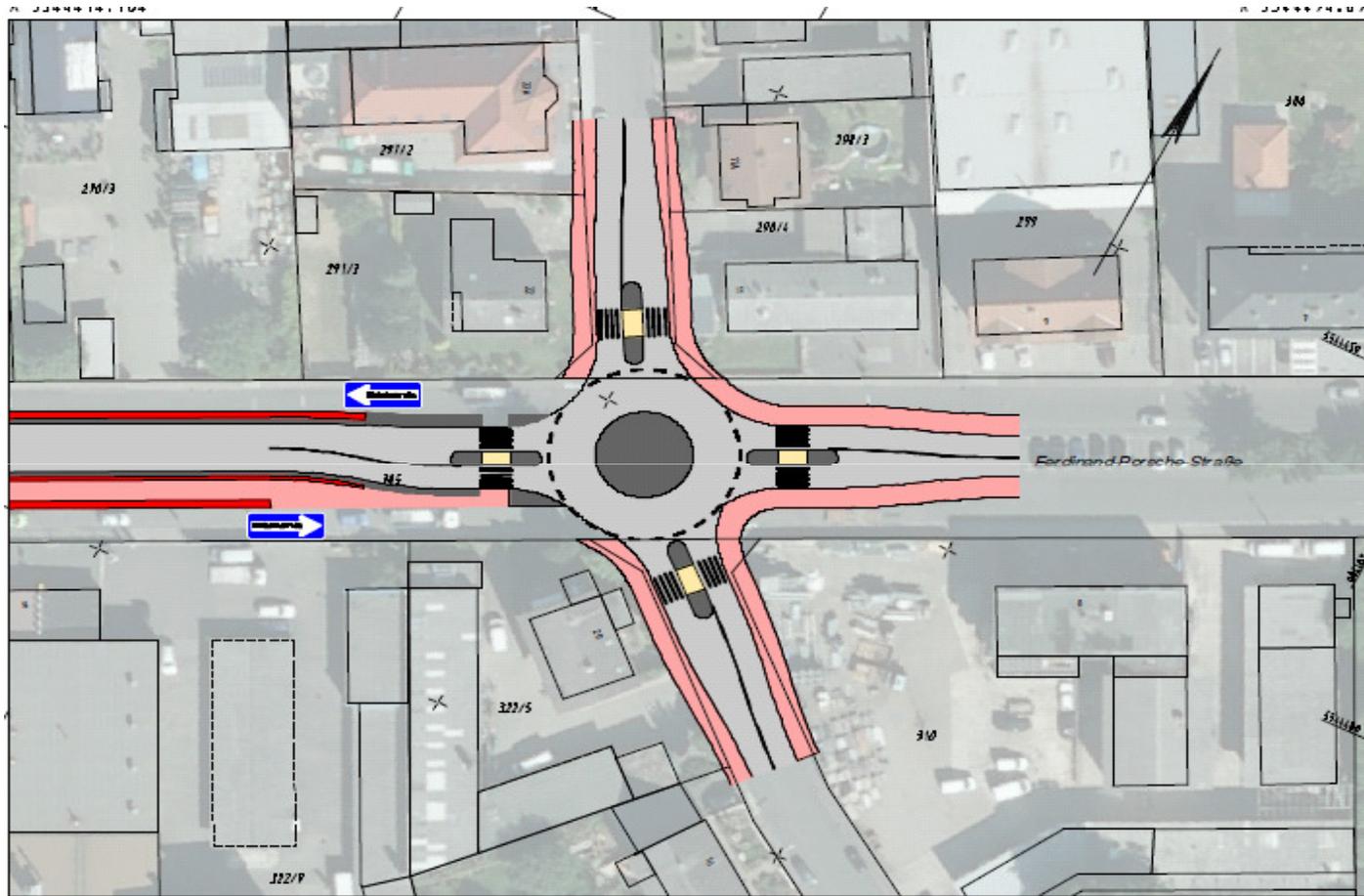
Entwurf- und Sicherheitstechnische Beurteilung

- Die Varianten 1 und 2 durchgehend als innerörtliche Hauptverkehrsstraße trassiert
- Variante 4 orientiert sich auf ca. 600 m an der vorhandenen Strecke der „Fasaneriestraße“
- Außerorts: planerisch angemessene Geschwindigkeit von 70 km/h
- Innerorts: planerisch angemessene Geschwindigkeit von 50 km/h
- Hinsichtlich der Höhentrasseurung ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede
- Daher kaum Unterschied bzgl. Erdmassen (ca. 12.000 m³ Auf-/Abtrag)
- Wechsel in der Streckencharakteristik ungünstig
- In Variante 2 auf der Friedrich-Ebert-Straße Nutzungskonflikte zwischen Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr
- Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern
- viele Knotenpunkte und Grundstückszufahren bei den Varianten 1, 2 und teilweise auch 4
- Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Ferdinand-Porsche-Str bei Var. 1 und 2 negativ



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

Kreisverkehrsplatz am Knoten Ferdinand-Porsche-Str. / Friederich-Ebert-Str.



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



Umweltverträglichkeit

- **baubedingte Auswirkungen**
im Wesentlichen temporäre Beeinträchtigungen
- **anlagebedingte Auswirkungen**
führen zum Verlust von Lebensräumen
- **betriebsbedingte Auswirkungen**
führen zu dauerhaften Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Siedlungsraumes in einem relativ großen Einzugsbereich

Schutzgut ^α	1 ^α	1.1 ^α	2 ^α	2.1 ^α	3 ^α	3.1 ^α	3B ^α	3B.1 ^α	4 ^α	x
Pflanzen-und-Tiere ^α	2 ^α	1 ^α	4 ^α	3 ^α	6 ^α	4 ^α	7 ^α	6 ^α	9 ^α	x
Boden ^α	2 ^α	1 ^α	3 ^α	2 ^α	6 ^α	4 ^α	7 ^α	5 ^α	9 ^α	x
Grundwasser-und-Oberflächengewässer ^α	4 ^α	1 ^α	5 ^α	3 ^α	5 ^α	2 ^α	6 ^α	2 ^α	9 ^α	x
Klima/Luft ^α	2 ^α	1 ^α	4 ^α	3 ^α	6 ^α	4 ^α	7 ^α	5 ^α	9 ^α	x
Landschaftsbild-und-Erholungseignung ^α	3 ^α	1 ^α	5 ^α	3 ^α	6 ^α	4 ^α	7 ^α	5 ^α	9 ^α	x
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	x
Summe ^α	20 ^α	10 ^α	27 ^α	15 ^α	37 ^α	21 ^α	42 ^α	27 ^α	54 ^α	x



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



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.**



L 3065 OU Seligenstadt 3. BA

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 kritisch

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



weiteres Vorgehen

- KIM II – Vereinbarung zwischen Land Hessen und Stadt Seligenstadt
- **Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Seligenstadt muss nun einen zustimmenden Stadtverordnetenbeschluss für eine Vorzugsvariante herbeiführen**

- Entwurfsplanung
 - denkmalgeschützte Flächen ggf. mit Prospektion der Denkmalflächen
 - Altlastverdächtige Flächen
 - Kampfmittel (frühere Flakstellungen) mit Sondierungen vor Beginn der Bauarbeiten;
 - Einmündung „Am Eichwald/ Eichwaldhof“ unter Berücksichtigung aller Belange
 - Überführungsbauwerk DB-Strecke mit dem Konfliktbereich der Hochspannungsleitung & THW
 - Flankierende Maßnahmen im städtischen Netz;
 - Ggf. erforderliche 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	Christoph Eichstaedt / Horst Herr
Kontakt	06151/3306-3242 und -3241 christoph.eichstaedt@mobil.hessen.de horst.herr@mobil.hessen.de

