

Staatliches Bauamt Aschaffenburg



Staatsstraße 2315 Verlegung bei Collenberg (OT Kirschfurt) mit Neubau einer Mainbrücke



*Planerische Auswirkungen der
Prüfbemerkungen
des Genehmigungsschreibens
des Staatsministeriums für Wohnen,
Bau und Verkehr vom 02.10.2019 (MS)*



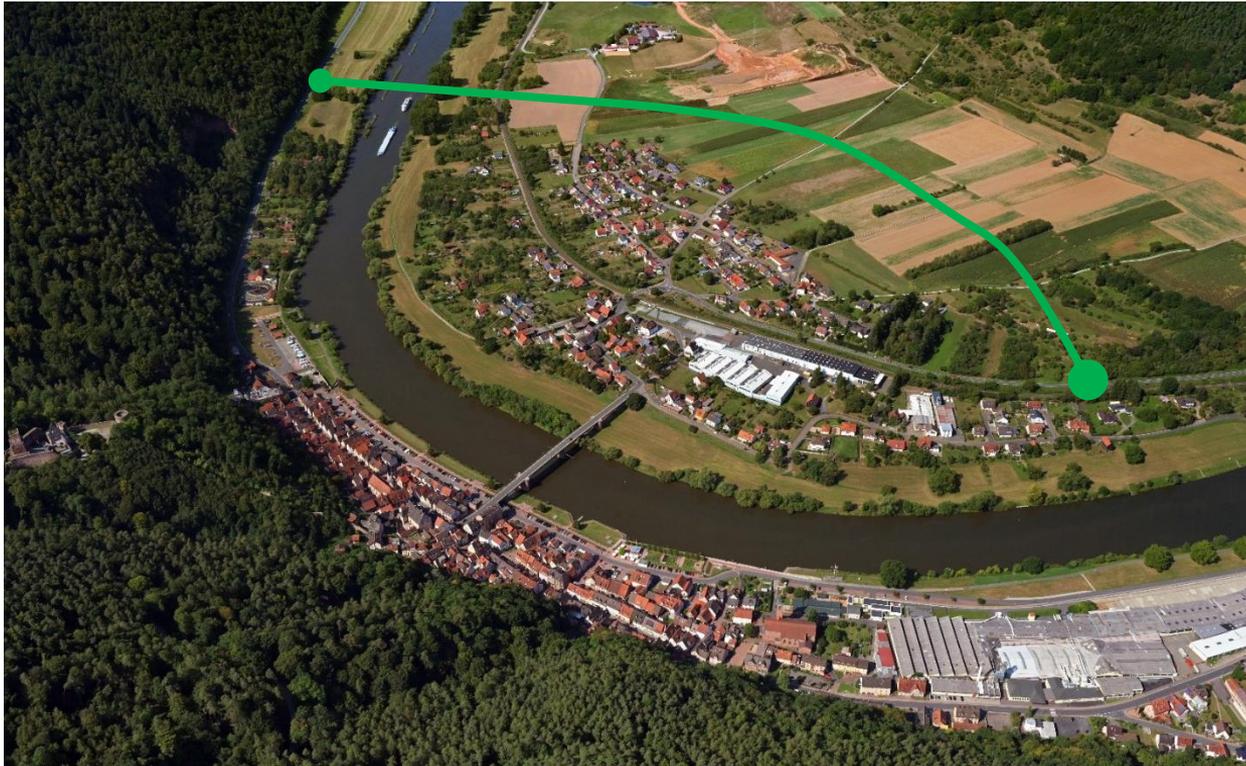
Gliederung

1. Projektdaten
2. Lage des Projektes im Netz
3. Entwicklung der Verkehrsverlagerung
4. Prüfbemerkungen
5. Aufgabenstellung aus den Prüfbemerkungen
6. Planänderung im Lageplan
7. Planänderung im Höhenplan
8. Planänderung im Querschnitt
9. Ländliches Wegenetz
10. Lärmbetrachtung
11. Auswirkungen auf das Brückenbauwerk
12. Weiteres Vorgehen
13. Staatsvertrag und Verwaltungsabkommen





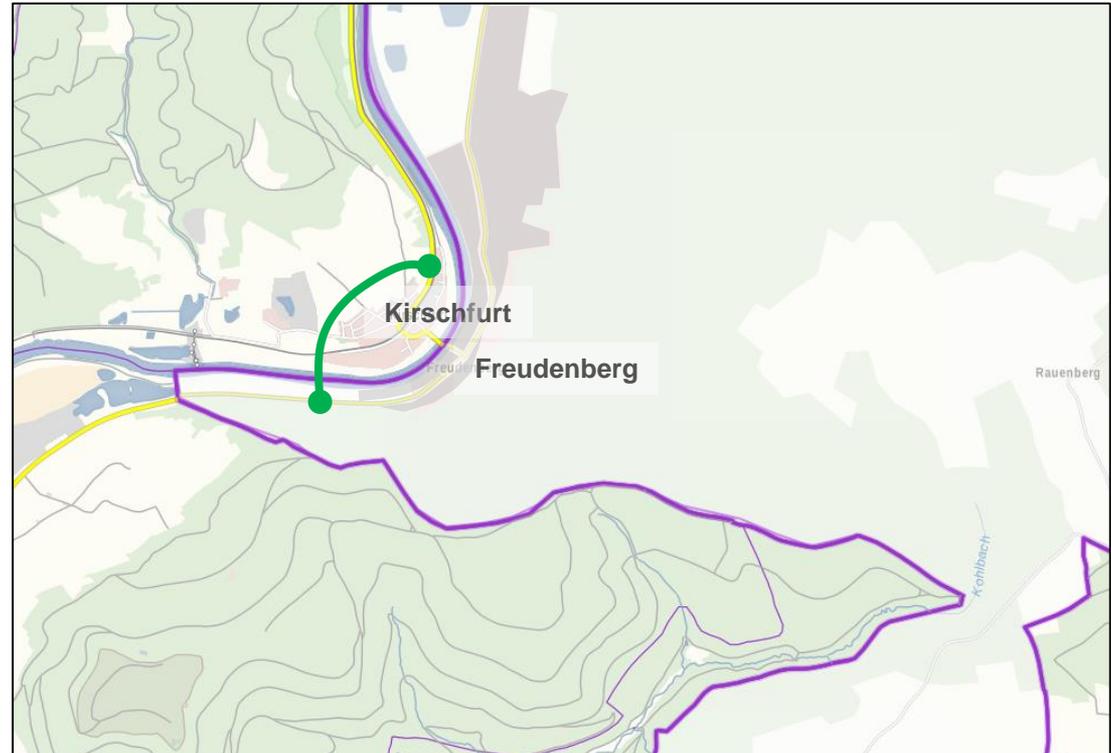
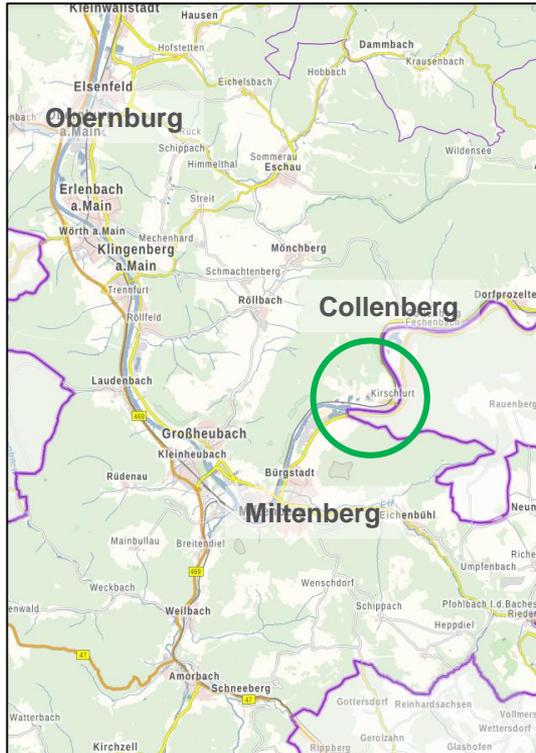
Projektdaten



- Länderübergreifende Planung
Ortsumfahrung Kirschfurt
Teilortsumfahrung Freudenberg
- Gesamtkosten ca. 23 Mio. €
- Entlastung der Ortsdurchfahrt
um mehr als 3000 Kfz / 24h
- Gesamtlänge ca. 1,6 km
- Neue Mainbrücke ca. 350 m lang



Lage des Projektes im Netz

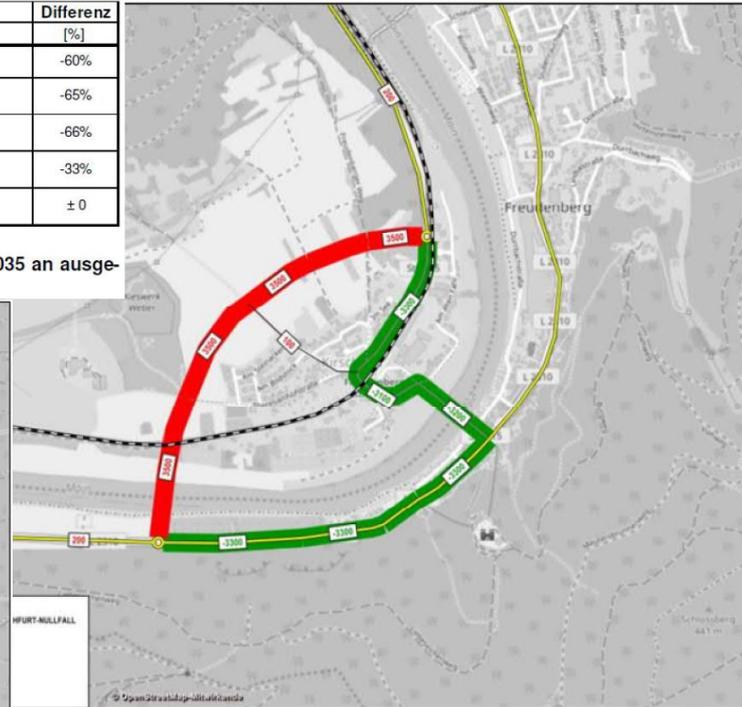
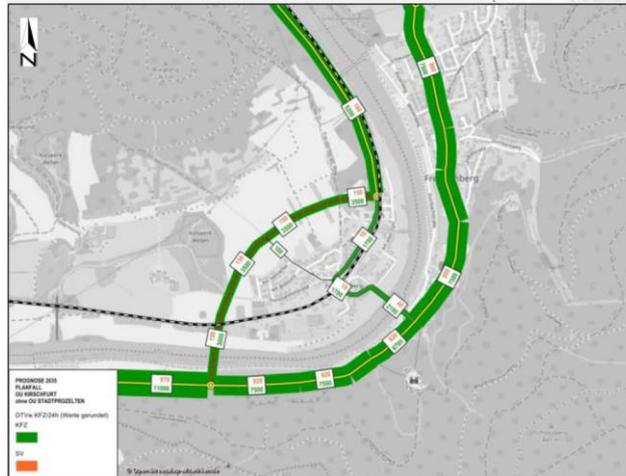




Entwicklung der Verkehrsverlagerung

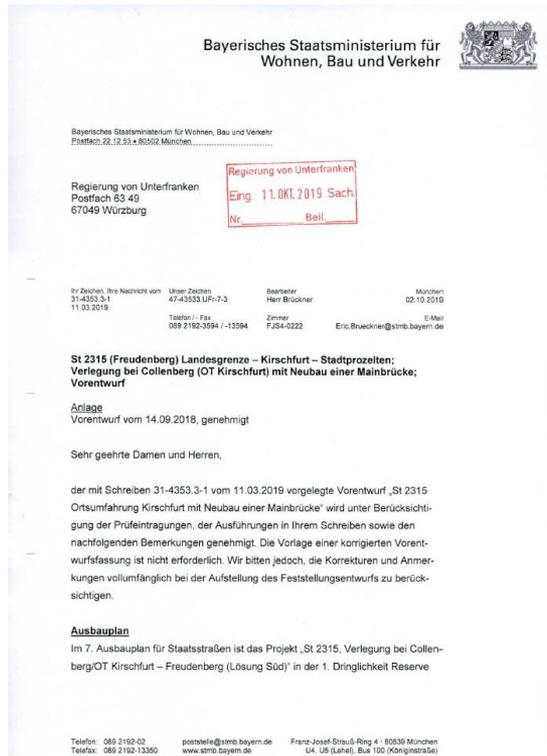
Straßenabschnitt	Planfall 2035	Prognose-Nullfall 2035	Differenz [Kfz/24h]	Differenz [%]
Alte Mainbrücke	2.100	5.300	-3.200	-60%
OD Kirschfurt südl. Bahnübergang	1.700	4.800	-3.100	-65%
OD Kirschfurt nördl. Bahnübergang	1.700	5.000	-3.300	-66%
OD Freutenberg westl. alte Mainbrücke	6.700	10.000	-3.300	-33%
OD Freutenberg östl. alte Mainbrücke	7.500	7.500	0	± 0

Tabelle 2: Belastungsveränderungen Planfall ↔ Prognose-Nullfall 2035 an ausgewählten Straßenabschnitten





Prüfbemerkungen



1.

„Die Anzahl der Knotenpunkte an Außerortsstraßen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit gering gehalten werden. Die Notwendigkeit der **Knotenpunkte 2 und 3** ist zu prüfen.“

2.

„In diesem Zusammenhang sind die öffentlichen **Feld- und Waldwegführungen** zu überplanen.“

3.

„Wir bitten ausdrücklich, eine **Gradientenanhebung** zwischen Knoten 2 und 4 (im möglichen Umfang) zu Prüfen. Neben dem geringeren Flächenverbrauch ist damit evtl. auch die erforderliche Überholsichtweite gegeben.“

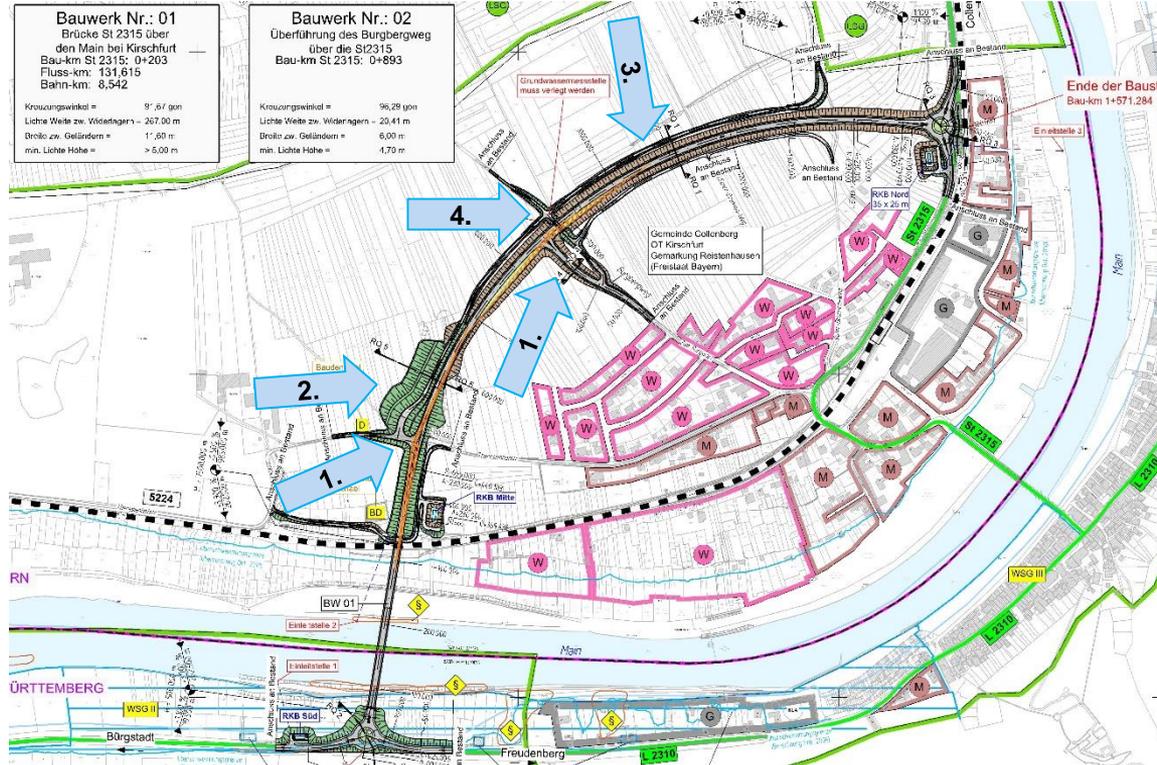
4.

„Die **Fahrbahnbreite** ist gemäß den Prüfbemerkungen der Regierung von Unterfranken [...] zu überprüfen und anzupassen. Ausnahmen sind zu begründen, wobei ggf. eine Kostenbeteiligung Dritter in Erwägung zu ziehen ist.“





Lageplan Stand 14.09.2018

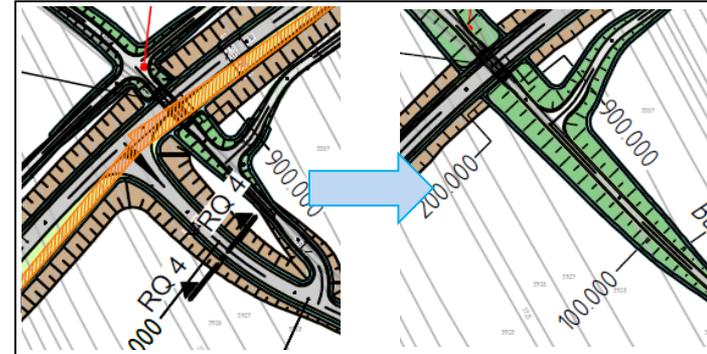


Prüfbemerkungen aus dem
Genehmigungsschreiben des StMB

1. Überprüfung der Knotenpunkte 2 und 3
2. Überprüfung der öff. Feld- und Waldwege
3. Überplanung der Höhenlage der Straße
4. Überprüfung des Brückenquerschnittes

Aufgabenstellung aus den Prüfbemerkungen

MS: Die Anzahl der Knotenpunkte an Außerortsstraßen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit gering gehalten werden. Die Notwendigkeit der Knotenpunkte 2 und 3 ist zu prüfen.



Knoten 3

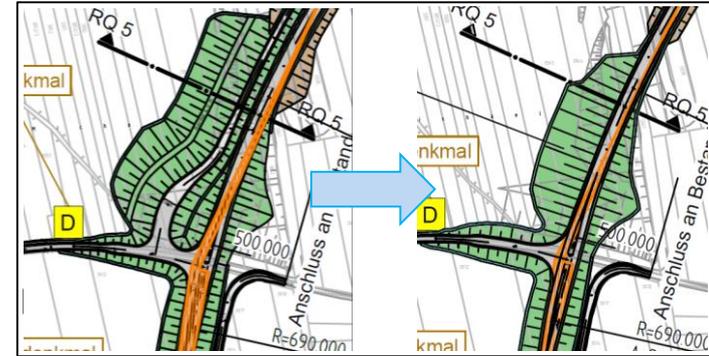
1.

Ergebnis:

- Knoten 2 Anschluss Theresienhofstraße West entlastet die Wohnquartiere an der Theresienhofstraße vom gewerblichen Verkehr zu den Kiesabbau- und Steinbruchflächen. Der Knoten wird weiterhin geplant.
- Knoten 3 Ortsanschluss Mitte wird aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsbelastung nicht weiter verfolgt. Kirschturt ist über den Anschluss Nord Kreisverkehr Knoten 4 an die Ortsumfahrung angebunden.
- Der Knoten 3 könnte zusätzlichen Verkehr entlang der Straße „Zum Burgwart“ erzeugen und so zu Belastungen der Anwohner führen.

Aufgabenstellung aus den Prüfbemerkungen

MS: Die öffentlichen Feld- und Waldwegführungen sind zu überplanen.



Knoten 2

2.

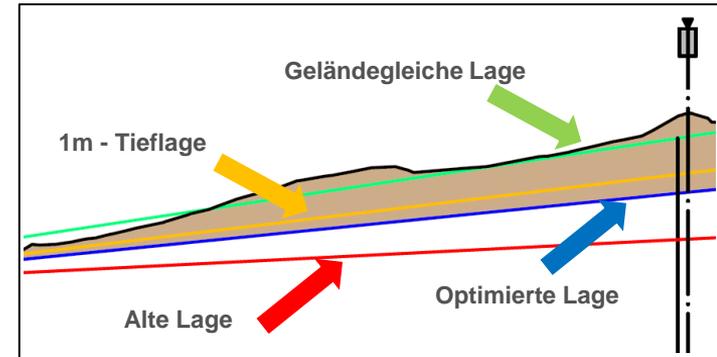
Ergebnis:

- Der bisher im Vorentwurf vorgesehene Feldweg nördlich der OU zwischen Burgbergweg und Theresienhofstraße entfällt. Zur Erschließung der nördlich der Straßen-trasse gelegenen Fluren dient das Überführungsbauwerk BW 02.
- Der im Vorentwurf vorgesehene Feldweg südlich der OU zwischen westlichen Roter-Brunnen-Weg und Burgbergweg entfällt. Die dortigen Grundstücke werden - wie bisher - über den Burgbergweg erschlossen. Dort besteht heute keine direkte Erschließung über einen Weg.
- Die übrigen geplanten Feldwege bleiben Bestandteil des Projektes.



Aufgabenstellung aus den Prüfbemerkungen

MS: Eine Anhebung der Gradiente zwischen Knoten 2 und Knoten 4 ist im möglichen Umfang zu prüfen.



Gradientenausschnitt

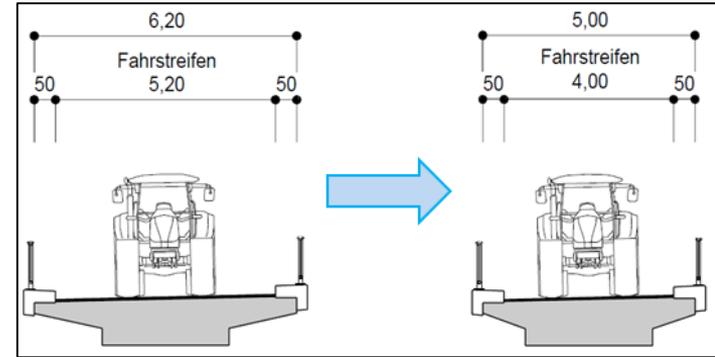
3.

Ergebnis:

- Die Gradiente (Höhenlage der Straße) wird zwischen Bau-km 0+600 und Bau-km 1+300 um etwa 1,50 m, zur Sicherstellung eines Massenausgleich zwischen Auftrag und Abtrag, angehoben.
- Die Dammschüttungen im Anschluss an die Mainbrücke, die teilweise Auffüllung der Kiesgrube im Randbereich, die Überführung des Burgbergweges und die verbleibende Eintiefung der Trasse sind Bestandteil der obigen Massenbilanzierung.
- Die Überführung des Burgbergweges wird entsprechend angehoben.
- Aufgrund der Topografie im Trassenverlauf (bis zu 9 % Hangneigung) verbleibt zwischen etwa Bau-km 1+300 und dem Anschluss Nord Kreisverkehr Knoten 4 (Bau-km 1+570) eine durchgehende Einschnittslage (3 m bis 5 m).
- Die verbleibende Eintiefung der Trasse entfaltet weiterhin eine lärmindernde Wirkung. Alle maßgebenden Lärmgrenzwerte werden sicher eingehalten.

Aufgabenstellung aus den Prüfbemerkungen

MS: Die Fahrbahnbreite des Überführungsbauwerkes BW 02 Burgbergweg ist nach RE-ING zu überprüfen.



Bauwerk BW02

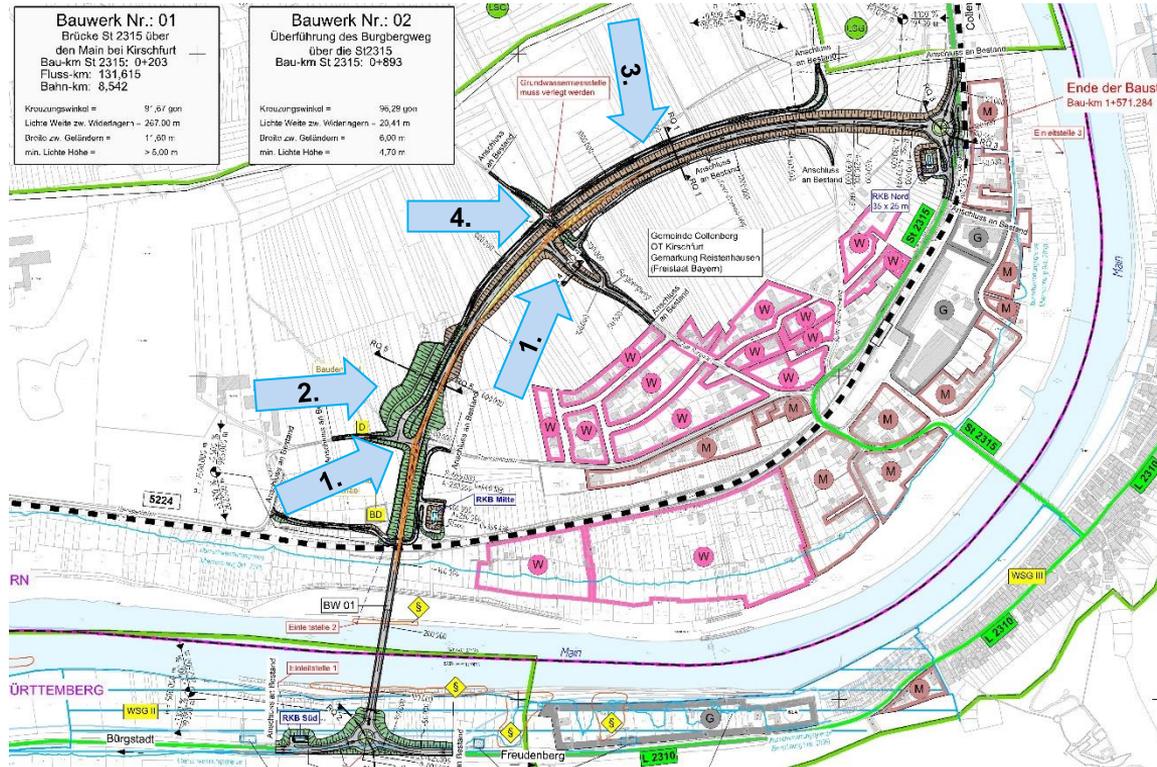
4.

Ergebnis:

- Die Querschnittsbreite des Bauwerks wird, gemäß RE-Ing von 6,20 m auf 5,00 m reduziert.
- Für die Möglichkeit der Begegnung von land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen auf dem Bauwerk führt dies zu keinem Nachteil.



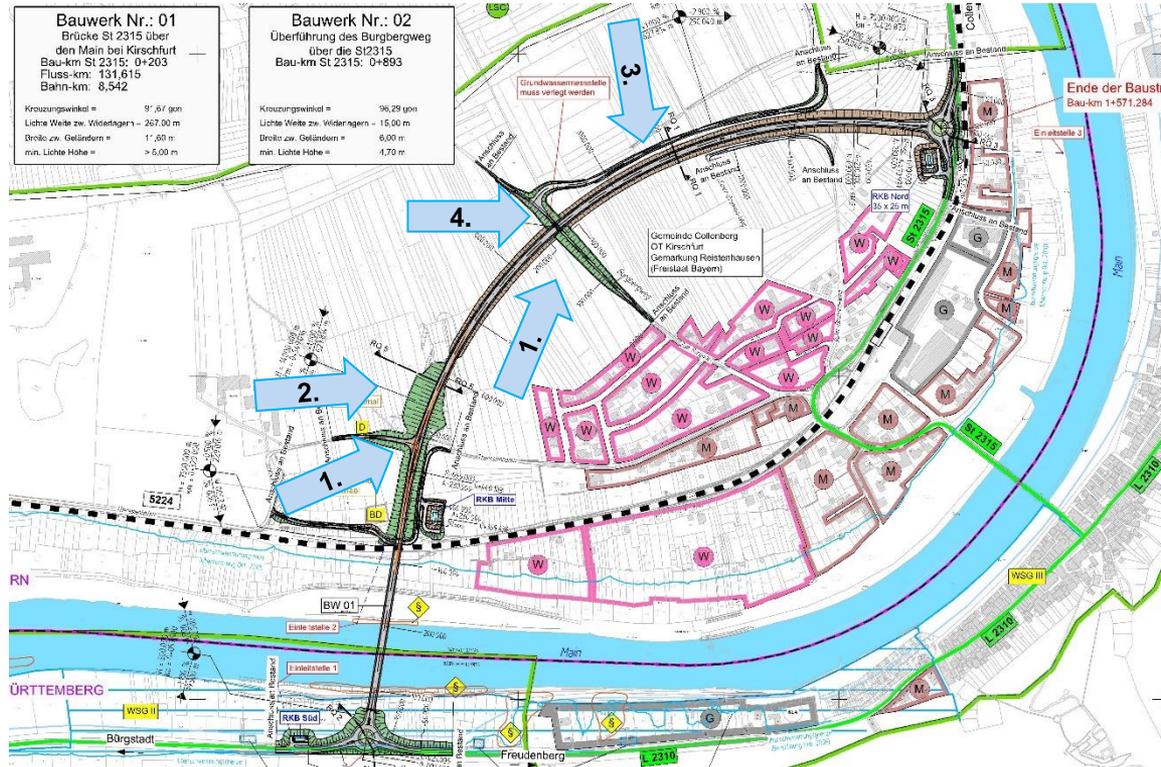
Lageplan Stand 14.09.2018



Prüfbemerkungen aus dem
Genehmigungsschreiben des StMB

1. Überprüfung der Knotenpunkte 2 und 3
2. Überprüfung der öff. Feld- und Waldwege
3. Überplanung der Höhenlage der Straße
4. Überprüfung des Brückenquerschnittes

Lageplan überarbeitet



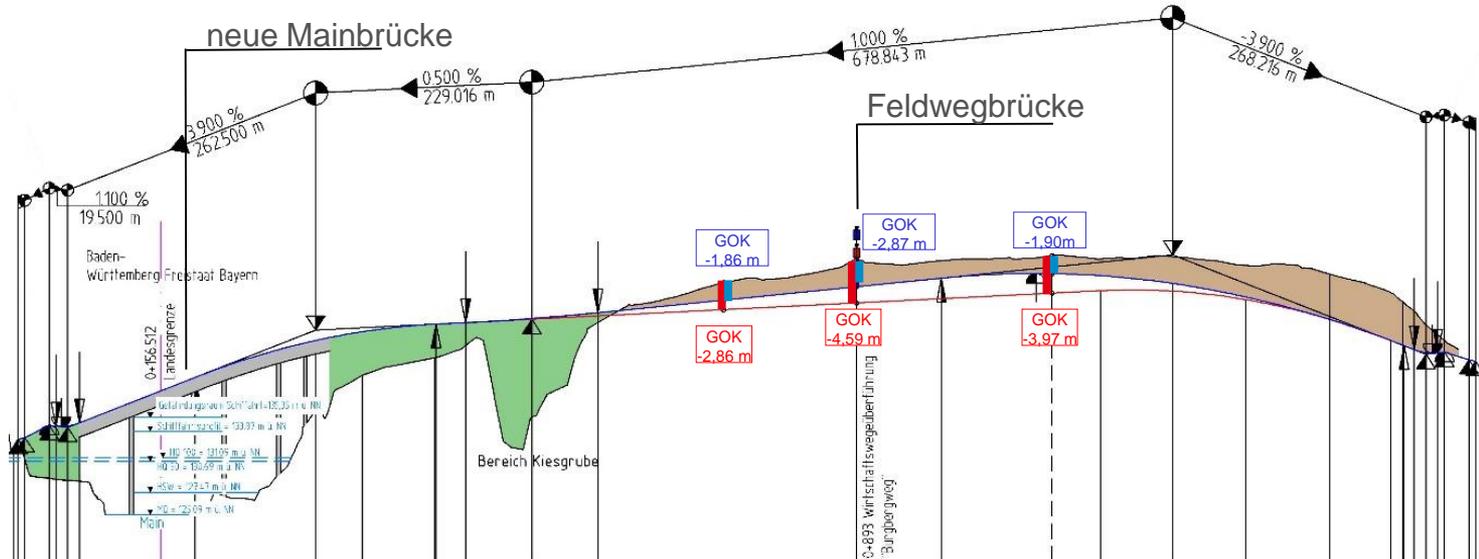
Ergebnisse

1. KP 2 wird weiter verfolgt, KP 3 wird nicht mehr geplant
2. Die Führung des landwirtschaftlichen Netzes wurde angepasst
3. Die Gradienten wurden auf eine optimale Höhe angehoben
4. Der Querschnitt des Bauwerkes wurde um einen Meter reduziert (gemäß RE-Ing)



Höhenplan überarbeitet

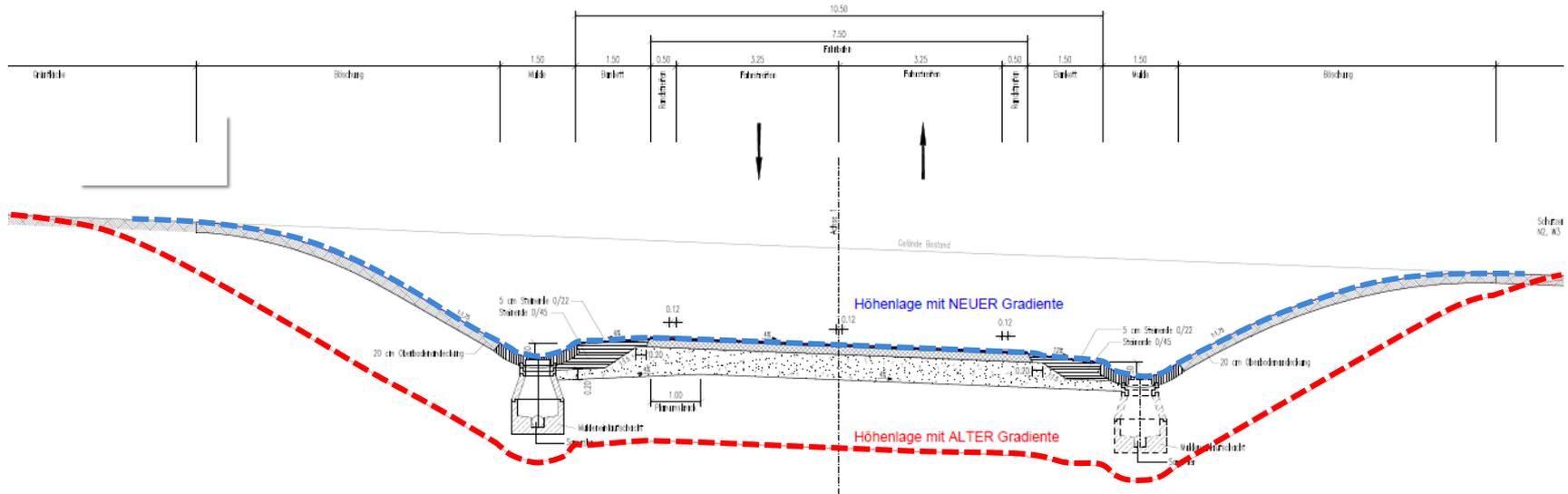
- Am Bereich der Mainbrücke und am Kreisverkehr sind keine Veränderungen eingetreten.
- Im Bereich dazwischen verläuft die neue Gradiente nun ca. 1,5 Meter unter dem Bestandsgelände
- An drei beispielhaften Stellen sind die Tiefen zur Geländeoberkante (GOK) in rot und blau eingetragen





Planänderung im Querschnitt

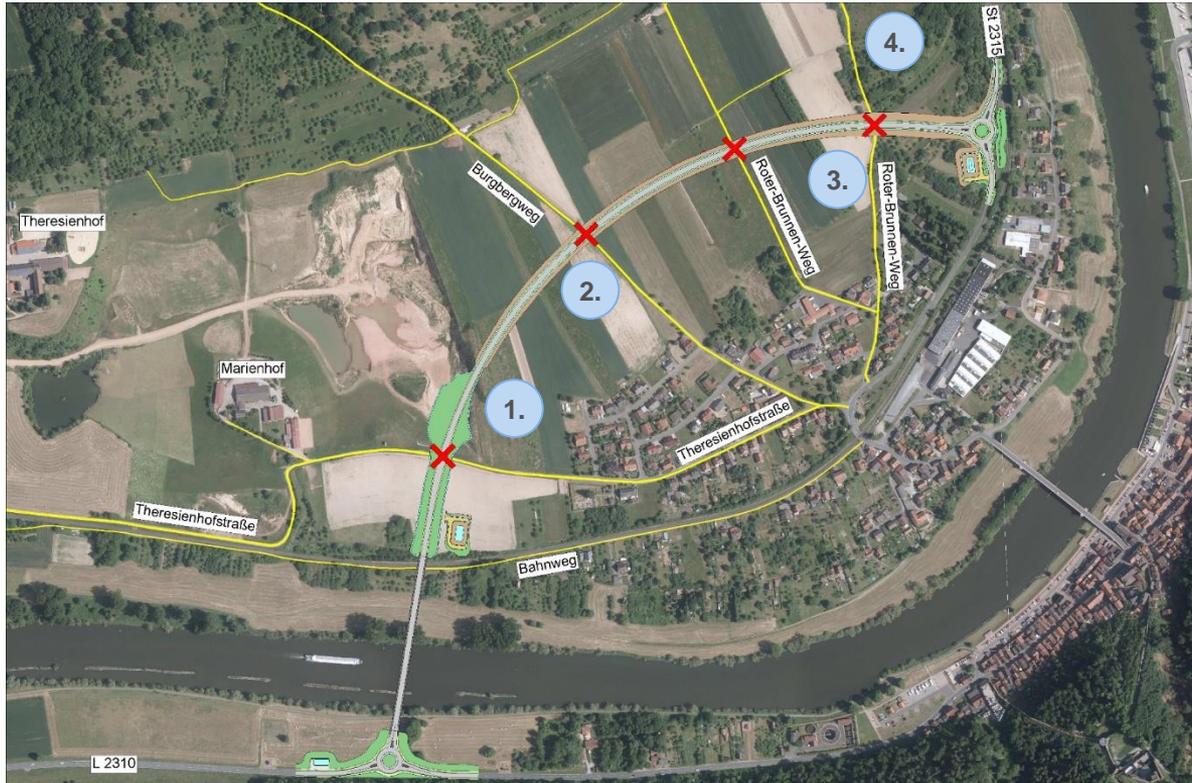
Querschnitt (SQ 10,5)
Bau-km 1 + 100 m



- Auch nach der Umplanung verläuft der überwiegende Teil der Straßentrasse in einer Tieflage.
- Hierdurch lassen sich Wirtschaftlichkeit, Lärmschutz und Landschaftsästhetik optimal vereinen.



Unterbrechungen im nachgeordneten Wegenetz



1. Theresienhofstraße

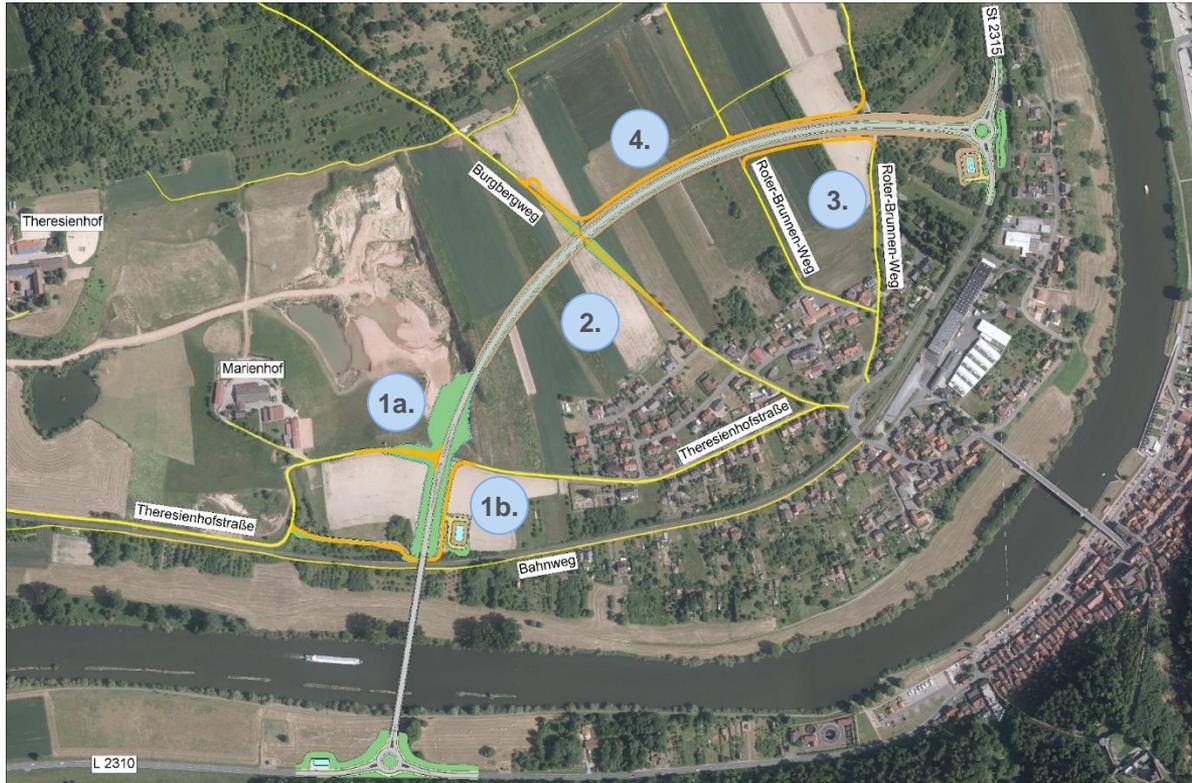
2. Burgbergweg

3. Roter-Brunnen-Weg
(Süd)

4. Roter-Brunnen-Weg
(Nord)



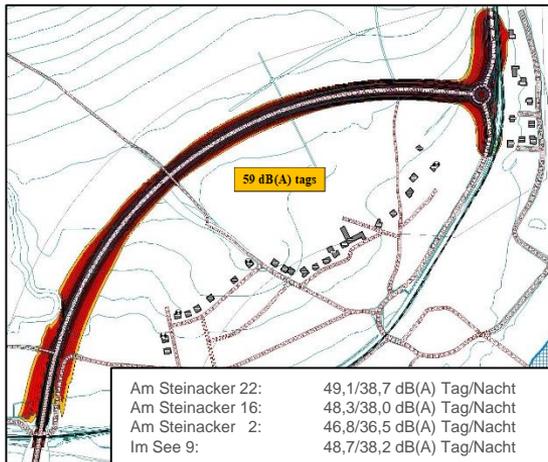
Wiederherstellung der Wegeverbindungen



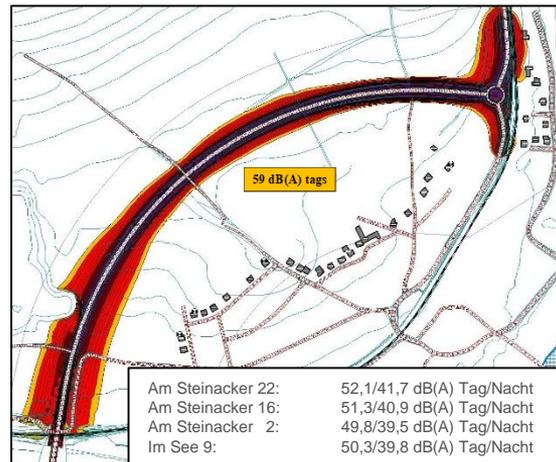
- 1a.** Theresienhofstraße
(Lkw, Pkw, Land-/Forstwirtschaft)
- 1b.** Theresienhofstraße
(Pkw, Landwirtschaft, Rad- und Fußgänger)
- 2.** Burgbergweg
- 3.** Roter-Brunnen-Weg
(Süd)
- 4.** Roter-Brunnen-Weg
(Nord)

Auswirkungen der Planänderung auf die Lärmausstrahlung an der Straßentrasse

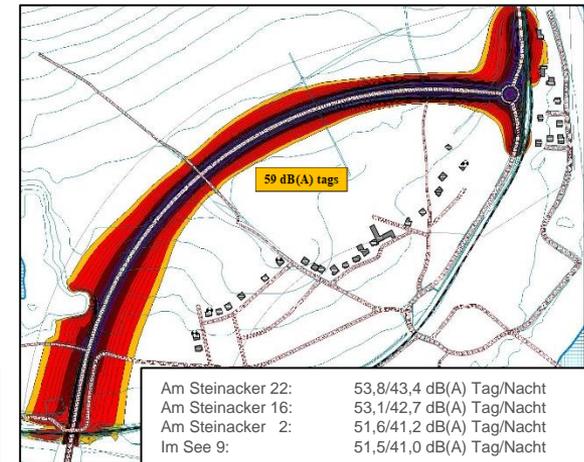
- Dargestellt werden unterschiedliche Fallbeispiele. Damit soll verdeutlicht werden wie sich die Lärmausstrahlung der neuen Straße infolge von unterschiedlich hohen Verkehrsbelastungen entwickelt.
- Alle Fallbeispiele beziehen sich auf die optimierte Höhenlage.
- Fall 1 stellt den berechneten Prognosefall der Verkehrsuntersuchung dar, Fall 2 eine Verdopplung der Verkehrsstärke und Fall 3 eine Verdreifachung.
- Die Darstellungen zeigen, dass selbst bei einer extremen Verkehrszunahme die Ausweisung neuer Baugebiete, ohne das Überschreiten der Grenzwerte (59dB(A) Tag, 49dB(A) Nacht), weiterhin möglich ist.



Fall 1: 3500 Kfz / 24h



Fall 2: 7000 Kfz / 24h

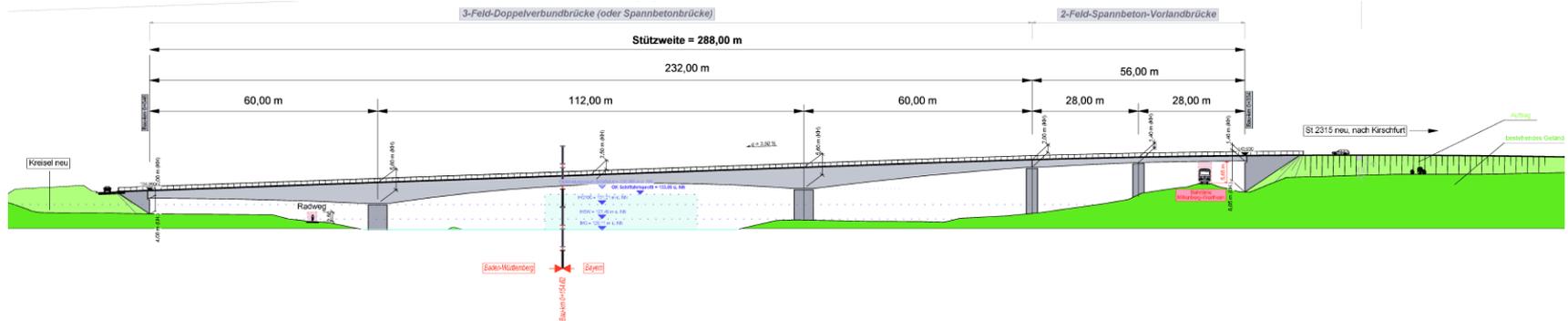
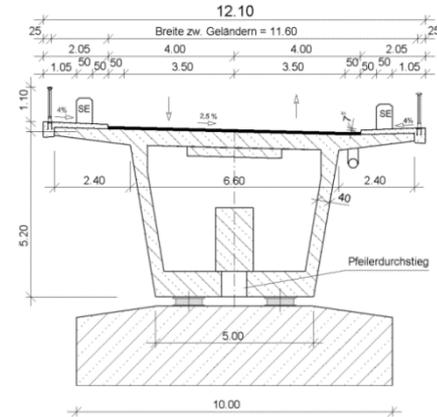


Fall 3: 10500 Kfz / 24h



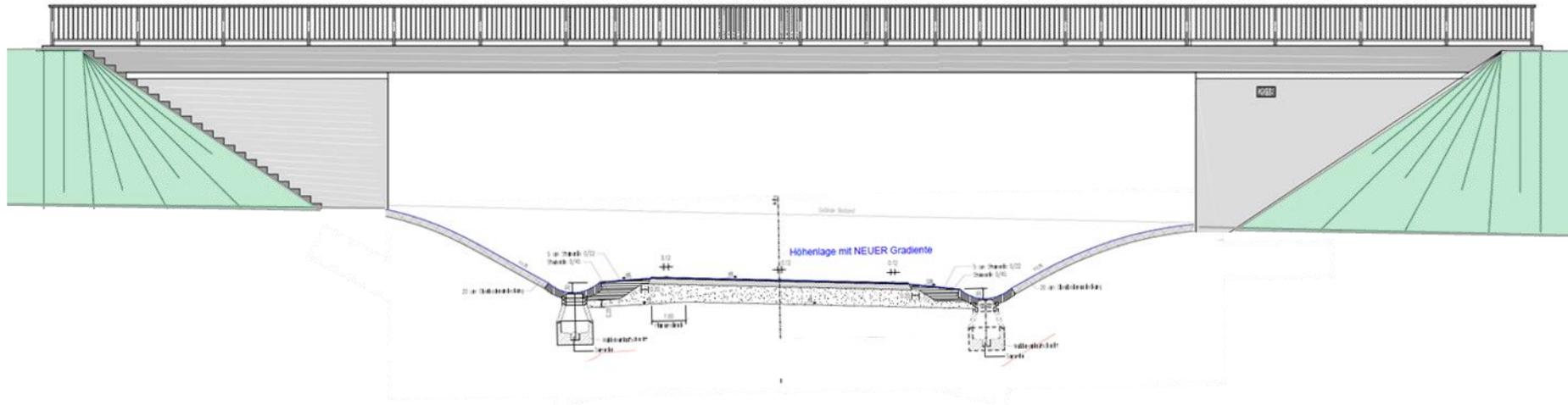
Auswirkungen auf das Brückenbauwerk

- Die neue Mainbrücke bleibt in ihrer Lage und Dimensionierung von den Anpassungen unberührt.



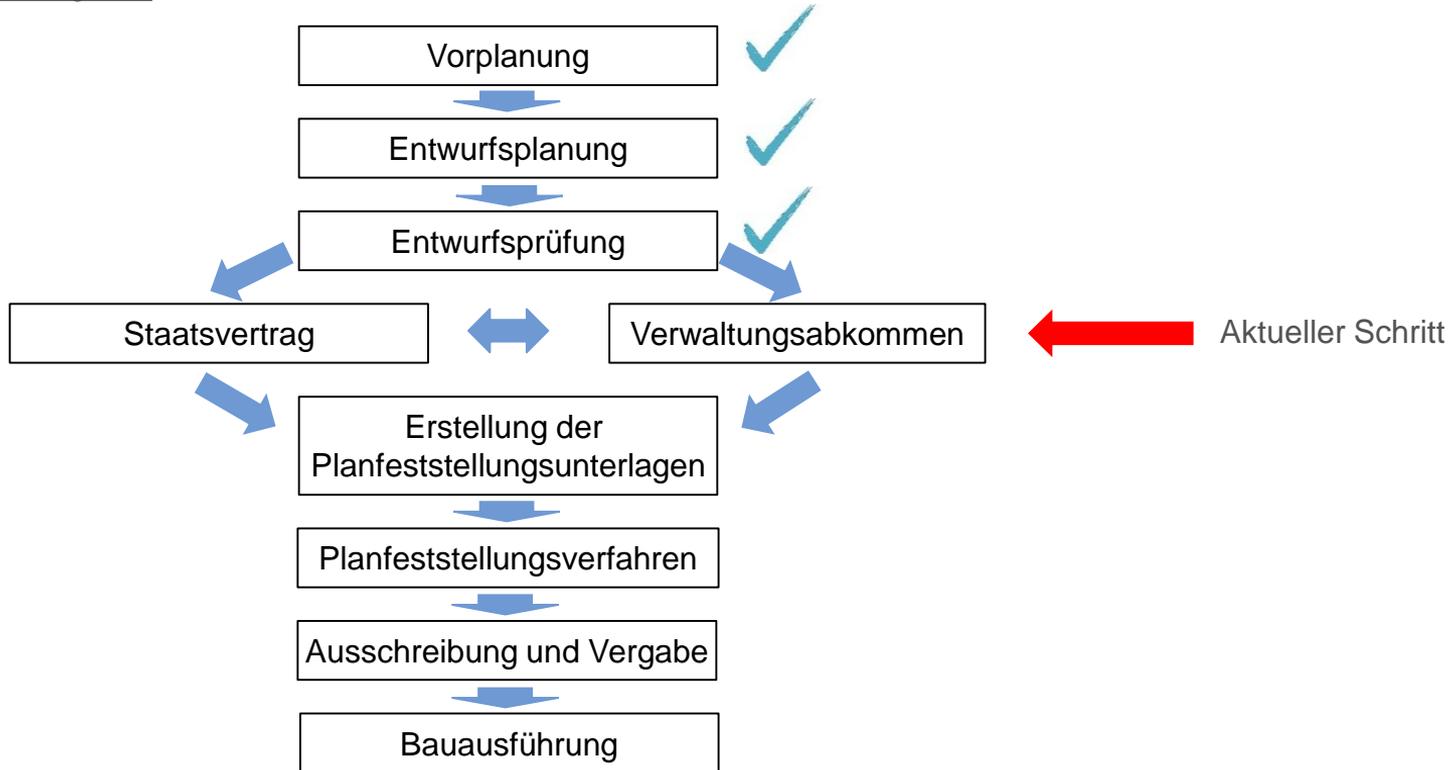


Bauwerksskizze BW 02





Weiteres Vorgehen





Staatsvertrag und Verwaltungsvereinbarung

Staatsvertrag

zwischen dem

Land Baden-Württemberg

vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Abkürzung?)

und dem

Freistaat Bayern

vertreten durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)

über die Planfeststellung

für den Neubau einer Brücke über den Main
im Rahmen der Verlegung Collenberg (Ortsteil Kirschfurt)
im Zuge der Staatsstraße St 2315 auf bayerischer und L 2315/L 2310 auf baden-württembergischer Seite

St 2315 / Abschnitt XXX / Station X bis Netzknoten,
Landesstraße L 2315 von Station X bis Station X)

und

für die Erneuerung der Brücke über den Main
zwischen Wertheim und Kreuzwertheim
im Zuge der Kreisstraße MSP 32 auf bayerischer
und der L 2310 auf baden-württembergischer Seite

(MSP 32 / Abschnitt 100 / Station 0 bis Netzknoten 6223039 (Landesgrenze),
Landesstraße L 2310 von Station 0 bis Station 320)

- Die **Vorentwurfsunterlagen** sind von Bayerischer und Baden-Württembergischer Seite aus **genehmigt**, das Schreiben aus Baden-Württemberg liegt jedoch noch nicht vor.
- Der **Staatsvertrag** ist in **Verhandlung** zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
- Der Entwurf des **Verwaltungsabkommens** wird derzeit im StMB **auf Konformität** zum Staatsvertrag **geprüft**.
- Die **Planfeststellungsunterlagen** werden auf Basis des Staatsvertrages und des Verwaltungsabkommens erstellt.

Verwaltungsabkommen

zwischen dem

Freistaat Bayern

vertreten durch die Regierung von Unterfranken
(RUF)

und dem

Land Baden-Württemberg

vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart
(RPS)

sowie der

Stadt Freudenberg

vertreten durch den Bürgermeister

und der

Gemeinde Collenberg

vertreten durch den Ersten Bürgermeister



***Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!***

