

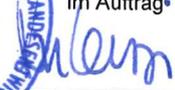
Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße (3. BA)

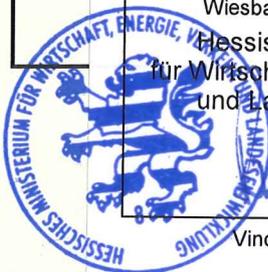
Str.-km	0,864	bis Str.-km	0,789	Hessische Straßen und Verkehrsverwaltung
Bau-km	5+100,000	bis Bau-km	6+097,550	
Nächster Ort:	Stadtallendorf			Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg
Baulänge:	0,998 km			
Länge der Anschlüsse:	0,125 km			

Planfeststellung

für die Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss
der Haupt- und Bahnhofstraße (3. Bauabschnitt)

Unterlage 1 -Erläuterungsbericht-

Aufgestellt: Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen gez. i. A. <u>D. v. Bochove</u> (Projektingenieur)	Geprüft: Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen gez. i. A. <u>Friauf</u> (Projektleiter)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"><p>Unterlage Nr. 1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 19.12.2016 Gz. VI1 A 061 k 06 # 2.143 Wiesbaden, den 29.12.2016 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Im Auftrag  Vincenzi, Baudirektor</p></div>	Genehmigt: Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen gez. i. A. <u>Dr. Fischer</u> (Projektmanager)



I N H A L T	Seite
1. Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	5
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	6
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	6
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	7
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Varianten	8
3.1 Beschreibung der Varianten/Variantenwahl	8
3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	8
3.3 Aussagen Dritter zur Planung	8
3.4 Wirtschaftlichkeit der Varianten	9
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	9
4.1 Trassierung	9
4.2 Querschnitt	10
4.3 Kreuzungen und Einmündungen	11
4.4 Baugrund und Erdarbeiten	11
4.5 Entwässerung	12
4.6 Ingenieurbauwerke	12
4.7 Straßenausstattung	13
4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen	13
4.9 Ver- und Entsorgungsanlagen	14
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	14
5.1 Lärmschutzmaßnahmen	14
5.2 Schadstoffimmissionen	14
5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	14
5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	14
6. Erläuterung zur Kostenberechnung	15
6.1 Kosten	15
6.2 Kostenträger	15
7. Verfahren zur Erlangung des Baurechtes	15
8. Durchführung der Baumaßnahme	16
8.1 Termine	16
8.2 Grunderwerb	16
8.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit	16

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den 3. Ausbauabschnitt der B 454 im Bereich der Ortslage Stadtallendorf. Der vorhergehende Abschnitt 1 mit einer Baulänge von rd. 1,58 km wurde im Dezember 2006 dem Verkehr übergeben. Der Ausbau des Abschnittes 2 mit einer Baulänge von rd. 0,6 km erfolgt seit Frühjahr 2011. Die Strecke zwischen Stadtallendorf und Neustadt im Zuge der B 454 ist ebenfalls ausgebaut.

Die B 454 ist eine regionale West-Ost-Verbindung. Sie beginnt an der B 62 in der Gemarkung Kirchhain, führt über Stadtallendorf und Neustadt bis zur Kreisgrenze des Kreises Marburg-Biedenkopf, darüber hinaus über Schwalmstadt und Neukirchen und endet in Niederaula mit dem Anschluss an die B 62.

Eine weitere bedeutende Funktion wird der o.g. Streckenabschnitt als Zubringer für die BAB-Anschlussstelle A 49 zwischen Stadtallendorf und Neustadt übernehmen.

Auch zukünftig wird die B 454 als innerstädtische Verteilerschiene und wichtigste Anbindung der Stadt Stadtallendorf an das überregionale Straßennetz dienen. Die geplante Ausbaustrecke ist als Teil eines Planungskonzeptes anzusehen, welches versieht, planfreie Anbindungen der innerstädtischen Straßenzüge (L 3290 - Hauptstraße/Bahnhofstraße) zu schaffen.

Dieses dreistufige Planungskonzept sieht folgende 3 Bauabschnitte (BA) im Zuge der B 454 vor:

1. BA: Ausbau der Bundesstraße (B 454) zwischen Kirchhain und Stadtallendorf mit planfreiem Anschluss der L 3290 (Waldstraße) und Neubau eines Rad-/Wirtschaftsweges (Maßnahme wurde im Dezember 2006 dem Verkehr übergeben).

2. BA: Tieferlegung der B 454 auf die Ebene -1 mit planfreiem Anschluss der Lilienthalstraße und der Wetzlarer Straße (die bauliche Umsetzung der Maßnahme hat im Jahre 2011 begonnen).

3. BA: Tieferlegung der B 454 auf die Ebene -1 mit planfreiem Anschluss der L 3290 (Haupt- und Bahnhofstraße) sowie Bau von 2 höhenfreien behindertengerechten Fußgängerüberführungen in den Bereichen "Dorfwiesen" und "Heckenpfad".

Der Ausbau erfolgt im Wesentlichen im Bereich der vorhandenen Trasse mit Verschiebung der Achse in Richtung Norden im Bereich des Knotenpunktes B 454/L 3290.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Länge/Querschnitt

Ausbaulänge:	0,998 km
Fahrbahnbreite B 454:	8,00 m
Fahrbahnbreite Rampen:	4,00 m + 1,25 m
Fahrbahnbreite L 3290:	rd. 7,50 m
Breite Rad-/Gehweg:	2,50 m
Breite Entwässerungsmulde:	1,00 - 1,50 m
Breite Bankett:	1,50 m

1.2.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die vorhandene B 454 ist im Ausbaubereich überwiegend nicht angebaut und hat eine Fahrbahnbreite von 6,80 m bis 7,00 m. Der Knotenpunkt B 454/L 3290 (NK 51 20 017) ist derzeit als höhengleiche lichtsignalgeregelte Kreuzung ausgebaut. Zwischen diesem Knotenpunkt und der Gaststätte "Bärenschießen" (im Bereich des von Norden einmündenden Holzweges - Bau-km 5+572,000) ist auf der Nordseite ein Gehweg vorhanden. Überwiegend wird die B 454 auf beiden Seiten durch Wohnbaugrundstücke begrenzt, die jedoch über parallel verlaufende Erschließungsstraßen rückwärtig erschlossen sind. Ab Baukilometer 5+800,000 grenzt auf der Südseite das Regenrückhaltebecken "Luchgraben" an die Bundesstraße.

1.2.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die geplante Ausbaustrecke beginnt am Ende des 2. Bauabschnittes der B 454 auf Höhe des Wohnblocks Gießener Straße 1 bis 7 (Str.-km 0,789, Bau-km 5+100,000) und endet auf der freien Strecke auf Höhe des Gebäudes Kronring Nr. 34 (Str.-km 0,864, Bau-km 6+097,550). Die Ausbaulänge beträgt 998 m. Der Ausbau der Landesstraße 3290 erfolgt auf einer Länge von rd. 125 m.

Als Ausbauquerschnitt für die B 454 ist ein SQ 11,0, aufgrund einer Güterverkehrsbelastung von ca. 2.500 Kfz/24h (DTVw = Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags) vorgesehen, der Anschluss der L 3290 erhält eine Fahrbahnbreite von 7,50 m.

Die L 3290 wird durch einen oben liegenden Kreisverkehrsplatz (Außendurchmesser 33 m) an die B 454, über so genannte „Holländische Rampen,“ angebunden.

Die B 454 wird im Ausbaubereich bis zu 7,0 m abgesenkt, um u. a. den Knoten B 454/L 3290 (NK 51 20 017) zu unterqueren. Im Anschlussbereich an den 2. Bauabschnitt liegt die neue Fahrbahn rd. 2,30 m unter der Alten. Erst am Ausbauende bei Baukilometer 6+097,550 schließt die neue Fahrbahn höhenmäßig an den Bestand wieder an.

Zu Beginn der Baumaßnahme wird parallel der B 454 auf der Nordseite (verläuft teilweise hinter dem Lärmschutzwall) ein 2,50 m breiter Rad-/Gehweg angelegt, der den 2. Bauabschnitt mit dem Knoten B 454/ L 3290 verbindet. Im Bereich der Fußgängerüberführung „Dorfwiesen“ wird eine neue Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Norden geschaffen, die durch eine separate Maßnahme der Stadt Stadtallendorf eine Verbindung an das städtische Fuß-/Radwegenetz schaffen soll.

Zwischen Holzweg (Bau-km 5+572,000) und der Gaststätte „Bärenschießen“ (Bau-km 5+656,000) wird parallel der B 454 eine neue Fuß-/Radwegeverbindung geschaffen, um die Erreichbarkeit der Gaststätte hier zu verbessern. Die bisherige Zufahrt der Gaststätte „Bärenschießen“ über den Heckenpfad wird gem. ihrer zukünftigen Aufgabe als Zubringer für die Gaststätte verbessert.

Generelles Planungsziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnittes zu verbessern, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die B 454 als Zubringer zur Anschlussstelle der A 49 zwischen Stadtallendorf und Neustadt für die westlich von Stadtallendorf gelegenen Kommunen dienen wird.

Die o.g. Verbesserungen sollen durch den planfreien Ausbau des Knotenpunktes sowie über den oben liegenden Kreisverkehrsplatz erreicht werden.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Mit den Planungen für einen Ausbau der B 454 zwischen Kirchhain und Stadtallendorf wurde bereits im Jahre 1960 begonnen. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch mehrere Varianten einer Umgehungsstraße von Stadtallendorf untersucht. Modellrechnungen ergaben jedoch, dass eine Ortsumgehung Stadtallendorfs nur im Norden möglich wäre und keine wesentliche Entlastung der jetzigen B 454 zur Folge hätte. Dies lässt sich mit den ausgeprägten Ziel- und Quellverkehren im Süden der Stadt bzw. südlich der B 454 begründen. Diese Erkenntnisse führten dazu, dass zu Beginn der 80er Jahre vom ASV Marburg der Bau einer Ortsumgehung von Stadtallendorf aus verkehrlichen Gründen nicht weiter verfolgt wurde und seither ein partieller Ausbau der B 454 als zweckmäßig und notwendig erachtet wird.

Im weiteren Planungsablauf wurde im Jahre 1988 die Planfeststellung für den Abschnitt zwischen Kirchhain und Stadtallendorf eingeleitet. Diese wurde allerdings aufgrund umweltfachlicher Bedenken im September 1992 ausgesetzt. *ged. der*

Der Ausbau der B 454 bekommt seit Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens zur BAB A 49 vom Januar 2002, eine noch stärkere Priorität, da die Verkehre westlich von Stadtallendorf die B 454 als Zubringer zur Anschlussstelle zwischen Stadtallendorf und Neustadt nutzen werden.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die B 454 verbindet das Oberzentrum Marburg mit den Mittelzentren Kirchhain, Stadtallendorf, Neustadt und Schwalmstadt, hierbei sind die Verkehrsbeziehungen aus und in Richtung Marburg stark ausgebildet. Im Rahmen einer für den Bau der BAB A 49 durchgeführten Verkehrsuntersuchung wurden auf dem Streckenabschnitt zwischen Kirchhain und Stadtallendorf für das Jahr 2010, 16.400 Kfz/24 h (DTVw) erfasst.

Die industrielle Entwicklung der Stadt Stadtallendorf ist in den vergangenen Jahren stark expandiert, so entfallen auf rd. 21.500 Einwohner rd. 13.000 Arbeitsplätze. Demzufolge ist eine große Anzahl von Pendlerverkehren zu verzeichnen, die größtenteils über die „Verteilerschiene“ B 454 abgewickelt werden. Eine weitere Besonderheit ist der hohe Anteil von Schwerverkehren am Gesamtverkehrsaufkommen, so werden die beiden größten Industriebetriebe täglich von rd. 800 LKW frequentiert.

Eine signifikante Unfallhäufigkeit war in den letzten Jahren auf diesem Streckenabschnitt nicht zu verzeichnen.

Für den Prognosehorizont 2025 (Bezugsfall) wird für den auszubauenden Bereich eine Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt von Kirchhain bis zum Knotenpunkt B 454/L 3290 von 15.100 Kfz/24 h prognostiziert, ab dem v.g. Knotenpunkt in Richtung Neustadt mit einer Verkehrsmenge von 8.500 Kfz/24 h gerechnet.

Für den Prognosefall mit Einbeziehung der BAB A 49 werden für die o.g. Abschnitte Verkehrsmengen von 19.700 bzw. 14.600 Kfz/24 h prognostiziert.

Quelle Verkehrsmengen: Verkehrsuntersuchung "A 49 Kassel – Gemünden (A5), Abschnitt Neuental – A5; Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis auf das Analysejahr 2010 und den Prognosehorizont 2025." SSP Consult Beratende Ingenieure, Stuttgart Juni 2011.

Alle genannten Verkehrsmengen beziehen sich auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr eines Werktages.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die B 454 schließt südlich von Kirchhain an die von Marburg über Kirchhain nach Alsfeld führende B 62 an und kreuzt in Schwalmstadt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 254.

Zwischen Stadtallendorf und Neustadt wird die B 454 an die neue A 49 (Herrenwald-Variante) durch eine Anschlussstelle angebunden, somit dient die B 454 im Bereich von Stadtallendorf nicht nur als innerstädtische Verteilerschiene sondern auch als Zubringer zur Anschlussstelle der A 49.

Die gesamte B 454 ist entsprechend ihrer Bedeutung in die Kategoriengruppe A mit maßgebender Verbindungsfunktion einzustufen. Als regionale Verbindung fällt sie unter die Straßenkategorie A II.

Sie verbindet die im Regionalplan Mittelhessen ausgewiesenen Mittelzentren Stadtallendorf und Kirchhain, beide mit ausgeprägten Industrie- und Gewerbeflächen und daraus folgend einem hohen Arbeitsplatzvorkommen.

Entsprechend stellt die B 454 hier ein Entwicklungsband 1. Ordnung dar.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die prognostizierte Verkehrsentwicklung wurde bereits unter 2.2 dargestellt. Die B 454 im Bereich Stadtallendorf ist des Weiteren als eine innerstädtische Verteilerschiene anzusehen. Wie bereits o.g. sieht das Ausbaukonzept der B 454 eine planfreie Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes im gesamten Stadtgebiet von Stadtallendorf vor. Durch die Tieferlegung der Bundesstraße und die dadurch höhenfreie Querung wird die Trennwirkung zwischen den Bereichen von Alt-Allendorf und dem neuen südlich der B 454 gelegenen Ortskern reduziert.

Im Bereich zwischen Bau-km 5+660,000 und Bau-km 5+685,000 befindet sich im jetzigen Ausbauzustand eine direkte Zufahrt zur Gaststätte „Bärenschießen“, diese kann aufgrund der neuen Gradienten nicht mehr aufrecht erhalten werden. Die Erschließung der Gaststätte erfolgt zukünftig über das innerstädtische Straßennetz.

Zur Verbesserung der fußläufigen Querung der B 454 sieht die vorliegende Planung die Anordnung der nachfolgenden 3 Querungshilfen vor:

- Höhenfreie Fußgängerquerung im Bereich „Dorfwiesen“
- Fußgängerquerungshilfen im Bereich des oben liegenden Kreisverkehrsplatz L 3290
- Höhenfreie Fußgängerquerung im Bereich „Heckenpfad“

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes B 454/L 3290 und dem damit verbundenen Wegfall der Lichtsignalanlage wird eine Verbesserung des Verkehrsablaufes und somit eine Reduzierung der Zeit- und Betriebskosten erreicht.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigung

Wie bereits unter 2.4 beschrieben wird durch die Umgestaltung des Knotenpunktes und den Wegfall der Lichtsignalanlage die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes verbessert. Die Tieferlegung der B 454 und die partielle Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen führt zu einer Verbesserung der Wohnumfeldsituation der an die B 454 angrenzenden Wohnbebauung.

Weiterhin ist durch die planfreie Kreuzung mit der L 3290 mit einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere zu rechnen. Da Unfälle auch oft mit auslaufenden Flüssigkeiten wie Öl und Benzin verbunden sind, ist auch dadurch von einer Reduzierung diesbezüglicher Umweltbeeinträchtigungen auszugehen.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Varianten

3.1 Beschreibung der Varianten/Variantenwahl

Im Rahmen der Aufstellung eines Generalverkehrsplans für Stadtallendorf wurden im Jahre 1985, die Möglichkeiten und Zweckmäßigkeiten von Ortsumgehungen untersucht.

Als Ergebnis der damaligen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass aufgrund des erhöhten Quell- und Zielverkehrsaufkommens in Stadtallendorf auch durch die Realisierung einer Ortsumgehung mit weiterhin hohen Verkehrsbelastungen auf dem innerstädtischen Straßennetz zu rechnen wäre.

Aus städtebaulicher Sicht hätte sich die Realisierung einer Ortsumgehung auch nachteilig auf eine mögliche Erweiterung vorhandener Wohngebiete der Stadt Stadtallendorf ausgewirkt, da diese dann von 2 Lärmbändern (Ortsumgehung und bestehende B 454) eingebunden wären.

O. g. Gründe führten zu der Entscheidung auf den Bau einer Ortsumgehung zur verzichten und einen Ausbau der B 454 in der jetzigen Lage zu präferieren.

Da es sich bei dieser gewählten Lösung um einen Aus- bzw. Umbau im vorhandenen Straßenraum handelt, waren lediglich Planungsvarianten hinsichtlich der Optimierung aller relevanten Belange wie Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Wasserwirtschaft usw. zu untersuchen. Weiterhin erfolgte eine Untersuchung zur Gestaltung und Führung im Bereich der Knotenpunkte und des Rad-/Gehweges.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

- siehe Anlage 12, separater Bericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung -

3.3 Aussagen Dritter zur Planung

Im Zuge der Planerstellung wurden die städtischen Gremien umfassend über die Planungsstände informiert. Letztmalig erfolgte am 24.05.2006 eine Informationsveranstaltung, zu der die Stadtverordneten, der Magistrat und die Ortsvorsteher der Stadt Stadtallendorf geladen wurden. Am 31.05.2006 fand eine Bürgerinformation statt, in welcher die Bürger über die Maßnahme informiert wurden. Mit den Versorgungsträgern wurde der Umfang der erforderlichen Kabel- und Leitungsumverlegungen abgestimmt.

Eine Stellungnahme der Stadt Stadtallendorf zu den o.g. Terminen ist als Anlage diesem Erläuterungsbericht beigelegt.

3.4 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die gewählte Lösung ist wirtschaftlicher, als die ebenfalls untersuchte "Nordumgehung". Zum einen wird den Ziel- und Quellverkehren wesentlich besser Rechnung getragen und zum Anderen ist der zusätzlich erforderliche Flächenverbrauch und somit auch der Eingriff in Natur und Landschaft auf ein Minimum reduziert. Weiterhin ist die gewählte Lösung gegenüber der Variante "Nordumgehung" wesentlich kostengünstiger.

Als Teil der Voruntersuchung wurden auch „Hochstraßen-Varianten“ untersucht, diese wurden allerdings aus Kostengründen und wegen ihrer negativen städtebaulichen Wirkungen, nicht weiter berücksichtigt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die geplante Ausbaustrecke ist in die Kategoriengruppe A mit maßgebender Verbindungsfunktion einzustufen.

Als einbahnige Straße mit einem planfreien Knotenpunkt und unter Berücksichtigung der für diese Funktion angestrebten Qualität des Verkehrsablaufs ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 70$ km/h gewählt worden.

Bundesstraße 454:

- min. Längsneigung B 454:	rd. 1,4 %
- max. Längsneigung B 454:	rd. 5,4 %
- max. Längsneigung Rampen:	rd. 6,85 %
- max. Längsneigung Rad-/Gehweg:	6,0 %
- max. Querneigung:	3,5 %
- min. R:	465 m
- min. A:	200 m
- min. H_k :	3.500 m
- min. H_w :	1.355 m

Landesstraße 3290:

- gewählte Entwurfsgeschwindigkeit	50 km/h
- min. Längsneigung:	0,5 %

- max. Längsneigung:	2,5 %
- max. Querneigung:	2,5 %
- min. R:	140 m
- min. H _k :	-
- min. H _w :	1.000 m

Der Trassenverlauf erfolgt im Wesentlichen in der Trasse der vorhandenen Bundesstraße. Lediglich durch die erforderlichen Rampen ergibt sich eine Verbreiterung, im Wesentlichen in Richtung Norden.

Alle Längsneigungen für die geplanten Rad-/Gehwege wurden mit max. 6 % so gewählt, dass diese behindertengerecht sind. Damit wird dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) Rechnung getragen.

Weitere Belange behinderter Menschen werden bei der vorliegenden Maßnahme im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

4.2 Querschnitt

Die geplante Ausbaustrecke ist entsprechend ihrer Bedeutung in die Kategorie A II (überregionale Straße) einzuordnen. Der Ausbauquerschnitt des 3. Bauabschnittes orientiert sich an den Ausbaubreiten des 2. Bauabschnittes.

4.2.1 Ausbaubreiten/-längen

Es ergeben sich somit folgende Querschnittsabmessungen:

B 454 außerhalb des Trogbereiches	
2 Fahrstreifen mit je 4,00 m	8,00 m
2 Bankette mit je 1,50 m	3,00 m
2 Entwässerungsmulden mit je 1,50 m	<u>3,00 m</u>
	14,00 m
B 454 im Trogbereich	
2 Fahrstreifen mit je 4,00 m	8,00 m
2 Schrammborde mit je 1,00 m	<u>2,00 m</u>
	10,00 m
"Holländische Rampen"	
1 Fahrstreifen mit 4,00 m	4,00 m
1 Standstreifen mit je 1,25 m	<u>1,25 m</u>
	5,25 m
L 3290	
2 Fahrstreifen mit je 3,75 m	7,50 m
2 Gehwege mit je 2,00 m	<u>4,00 m</u>
	11,50 m

Rad-/Gehweg	
1 Streifen mit 2,50 m	2,50 m
2 Bankette mit je 0,50 m	<u>1,00 m</u>
	3,50 m

Die Böschungen werden im Regelfall mit der Neigung 1:1,5 ausgebildet.

4.2.2 Fahrbahnaufbau

Die geplante Ausbaustrecke ist entsprechend ihrer Bedeutung in die Kategorie A II (überregionale/regionale Straße) einzuordnen.

Die Ausbildung der Fahrbahnquerschnitte erfolgte aufgrund der Lage im WSG III, in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Gießen -Abteilung Staatliches Umweltamt Marburg-.

Im Rahmen einer für den Bau der BAB A 49 durchgeführten Verkehrsuntersuchung wurde im Bereich des 3. Bauabschnittes für das Jahr 2010 ein Güterverkehrsanteil (> 2,8 t) zwischen 800 und 680 Kfz/24 h erfasst.

Der Güterverkehrsanteil wird für den Prognosehorizont 2025 (Bezugsfall) auf dem Abschnitt von Kirchhain bis zum Knotenpunkt B 454/L 3290 mit 800 Kfz/24 h prognostiziert und ab dem v.g. Knotenpunkt in Richtung Neustadt mit einer Verkehrsmenge von 680 Kfz/24 h gerechnet. Für den Prognosefall mit Einbeziehung der BAB A 49 (Prognosejahr 2025) werden für die o.g. Abschnitte für den Güterverkehrsanteil (> 2,8 t) Verkehrsmengen von 2.550 bzw. 2.400 Kfz/24 h prognostiziert.

Für die Landesstraße 3290 werden 790 Kfz/24h (südlich der B 454) und 940 Kfz/24h (nördlich der B 454) für den Güterverkehr im Prognosefall mit Einbeziehung der BAB A 49 prognostiziert.

Aufgrund der Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr ist für die B 454 die Bauklasse I (Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus = 75 cm), für den Kreisverkehr die Bauklasse II und für die L 3290 die Bauklasse III (Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus = 65 cm) vorgesehen.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen

Die Anbindung der L 3290 an die B 454 erfolgt über einen oben liegenden Verteilerring und dazugehörige „Holländische Rampen“. Durch diese Ausbildung des Knotenpunktes wird das Konfliktpotenzial gegenüber der jetzigen Situation deutlich vermindert.

Die planfreie Knotenpunktlösung erhöht die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gegenüber dem Ist-Zustand.

4.4 Baugrund und Erdarbeiten

Durch die damalige Baustoff- und Bodenprüfstelle Wetzlar wurde im Juni 2003 ein Bodengutachten (siehe Unterlage 9) für den vorliegenden Bauabschnitt erstellt.

Die B 454 verläuft im Ausbaubereich aufgrund der Tieferlegung vollständig im Einschnitt (Trog).

Die Höhenlage der L 3290 ändert sich durch die Maßnahme nicht.

Der Untergrund besteht im Wesentlichen aus Sandsteinverwitterungsböden sowie teilweise aus Aue- und Lösslehm. Es ist von Frostempfindlichkeitsklasse F2 (bei Gründung auf Bodenaustausch oder Fels) und sonst von F3 und Frosteinwirkungszone II auszugehen.

Die Baumaßnahme liegt in der weiteren Schutzzone III eines Trinkwasserschutzgebietes (siehe Unterlage 3). Durch technische Maßnahmen im Sinne der RiStWag ist das Eindringen nicht abbaubarer Bestandteile aus dem Bau und Betrieb der Straße in das Grundwasser zu verhindern oder stark einzuschränken.

Aus der Maßnahme ergeben sich große Mengen an Überschussboden. Der Einbau von Aushubboden im Ausbaubereich ist nur begrenzt zur Verlängerung des Lärmschutzdammes auf der Nordseite zwischen Station 5+100,000 und 5+200,000 und zur Herstellung einer Verwallung auf dem Flurstück 10/2 auf der Südseite zwischen Station 5+250,000 und 5+295,000 möglich. Der Überschussboden muss, so nicht gleichzeitig Maßnahmen im näheren Umfeld mit Bodenbedarf durchgeführt werden, zu einer zugelassenen Bodendeponie gebracht werden. Die Menge des Überschussbodens beträgt rd. 77.300 m³. Dieser wird ortsdurchfahrtsfrei zu einer Kiesgrube in Bürgeln über die B 454, die B 62 und die B 3 gebracht.

4.5 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über die Quer- und Längsneigung der Fahrbahn- und Rad-/Gehwegflächen über Bankette in die neu geplanten Entwässerungsmulden bzw. Straßenabläufe im Fahrbahnbereich. Von diesen Mulden bzw. Straßenabläufen wird das Oberflächenwasser über das neue Kanalnetz dem neuen Regenüberlaufbecken sowie dem vorh. Regenrückhaltebecken „Luchgraben“ zugeführt. Im neuen Regenüberlaufbecken wird das verunreinigte Oberflächenwasser durch eingebaute Sediment- und Leichtflüssigkeitsabscheider von Sedimenten und Leichtflüssigkeiten gereinigt und gedrosselt dem Münchbach zugeführt. (Detaillierte Angaben dazu siehe Unterlage 13).

4.6 Ingenieurbauwerke

Im Zuge des 3. Bauabschnittes ist auch die Neuanlage von 2 Fußgängerüberführungsbauwerken im Bereich Dorfwiesen bei Station 5+163,850 (siehe Unterlage 7, Blatt 1) und im Bereich des Heckenpfades bei Station 5+724,000 (siehe Unterlage 7, Blatt 2) vorgesehen. Ein weiteres Bauwerk ist für die Neuanlage des Kreisverkehrs im Zuge der Überführung der L 3290 erforderlich.

Fußgängerüberführung im Bereich Dorfwiesen (Station 5+163,850)

Abmessungen:	Lichte Weite zw. d. Wdl.:	23,80 m
	Stützweite:	23,80 m
	Lichte Höhe:	4,75 m
	Breite zw. d. Geländern:	3,50 m
	Kreuzungswinkel:	100,000 gon

Das Brückenbauwerk dient zur Überführung der Fußgänger und Radfahrer über die B 454 im Bereich „Dorfwiesen“. Es stellt in Verbindung mit den behindertengerecht ausgebildeten Rampen eine fußläufige Verbindung zwischen dem Baugebiet

„Herrenwaldstraße“ auf der Südseite der B 454 und dem Rad-/Gehwegnetz im Bereich „Hauptstraße/Scheidsweg“ auf der Nordseite der Bundesstraße dar. Zusätzlich zu der Rampe auf der Südseite wird eine Treppenanlage mit 30 Stufen und Zwischenpodest als direkte Verbindung zum Überführungsbauwerk hergestellt.

Fußgängerüberführung im Bereich Heckenpfad (Station 5+724,000)

Abmessungen:	Lichte Weite zw. d. Wdl.:	12,80 m
	Lichte Höhe:	4,80 m in der Mitte
	Breite zw. d. Geländern:	3,50 m
	Kreuzungswinkel:	100,000 gon

Das Brückenbauwerk dient zur Überführung der Fußgänger und Radfahrer über die B 454 im Bereich des Heckenpfades. Es stellt in Verbindung mit den behindertengerecht ausgebildeten Rampen eine fußläufige Verbindung zwischen dem Wohngebiet „Luchweg/Heckenweg“ auf der Südseite der B 454 und dem Baugebiet „Kronäcker“ und der Gaststätte „Bärenschießen“ auf der Nordseite der Bundesstraße dar.

Überführungsbauwerk der L 3290 über die B 454 (Station 5+308,000)

Abmessungen:	Lichte Weite zw. d. Wdl.:	10,00 m
	Lichte Höhe:	4,75 m (Westseite)/4,95 m (Ostseite)
	Breite zw. d. Geländern:	10,00 m
	Kreuzungswinkel:	100,000 gon

Das Brückenbauwerk dient zur Überführung der L 3290 über die tiefergelegte B 454 in der Ebene 1 sowie zur Herstellung des Kreisverkehrs als planfreier Knotenpunkt zwischen der B 454 und der L 3290.

4.7 Straßenausstattung

Gemäß der RiStWag (Ausgabe 2002) ist die Anordnung von Schutzeinrichtungen der Aufhaltstufe H 1 ab einem DTV von 15.000 Kfz/24 h für Dämme mit einer Höhe > 2 m und einer Neigung steiler als 1:4 in der Zone III eines Wasserschutzgebietes vorgeschrieben.

Ansonsten erhalten die B 454 und die L 3290 die für Straßen in Wasserschutzgebieten übliche Grundausstattung mit Markierung, Leiteinrichtung und Beschilderung in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde.

An allen Brückenbauwerken werden Schutzeinrichtungen gemäß der DIN 1317 [17] vorgesehen.

4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Ausbaubereich befinden sich keine Haltestellen des ÖPNV und es sind auch keine neuen Haltestellen vorgesehen.

4.9 Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Ausbaubereich befinden sich Kabel und Leitungen der E.ON Mitte AG, der Deutschen Telekom, der Kabel Hessen GmbH, des Zweckverbandes Mittelhessische Abwasserwerke, des Abwasserverbandes Stadtallendorf-Kirchhain sowie der Stadtwerke Stadtallendorf. Aufgrund der Tieferlegung ist die Umverlegung eines großen Teils der vorhandenen Kabel und Leitungen im Ausbaubereich erforderlich. Der Umfang der Umverlegung ist mit den Versorgungsträgern im Rahmen der Planung abgestimmt worden. Die vorhandenen Kabel und Leitungen sind im „Kabel- und Leitungsplan Bestand“ ersichtlich (siehe Unterlage 15.4.1).

Eine abschließende Abstimmung mit den Versorgungsträgern erfolgt vor Beginn der Baumaßnahme.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Detaillierte Aussagen zu den Lärmschutzmaßnahmen sind der beigefügten Unterlage „Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen“ zu entnehmen (siehe Unterlage 11.1).

5.2 Schadstoffimmissionen

Für die Darstellung der Luftschadstoffe wurde gemäß dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS 02 geänderte Fassung 2005 eine Untersuchung erstellt.

Mit der Berechnung der Luftschadstoffkonzentrationen in diesem Beurteilungsabschnitt, wird eine Abschätzung der Luftschadstoffemissionen im Bereich bis 200 m neben der Trasse mit und ohne Vorbelastungen aus dem Umfeld des Berechnungspunktes möglich (siehe Unterlage 11.2).

Die Prognoseberechnungen gehen von einem Fahrzeugkollektiv des Jahres 2025 aus.

Die Vorbelastung des dortigen Raumes wurde aktuell vom HLUg ermittelt.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte für die beiden Leitsubstanzen NO₂ und PM₁₀ nicht erfolgt.

5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Sowohl die Flächen der B 454 als auch der L 3290 verlaufen überwiegend in Bereichen der WSG III. Die Schutzbestimmungen der RiStWag (Ausgabe 2002) werden beachtet.

5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Natur- und Landschaftsschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt.

Für die mit dem Straßenbau unmittelbar verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Detaillierte Aussagen zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft sind dem beigefügten „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ zu entnehmen (siehe Unterlage 12).

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Gesamtkosten für den 3. Bauabschnitt betragen einschließlich der Grunderwerbskosten rund 16,877 Mio. € (brutto).

In den o. g. Kosten sind die Kosten für den Straßenbau sowie die wasserwirtschaftlichen Anlagen, die im Zuge des Straßenbaus erforderlich werden, einschließlich des erforderlichen Regenüberlaufbeckens enthalten.

Nicht enthalten sind die Kosten für die erforderlichen Kabel- und Leitungsum- bzw. Neuverlegungen einschließlich Straßenbeleuchtung, die je nach Vertragssituation überwiegend durch die Versorgungsträger zu bezahlen sind.

6.2 Kostenträger

Die Kosten werden gemäß dem Bundesfernstraßengesetz (Fassung vom 28.06.2007) und dem Hessischen Straßengesetz (Fassung vom 08.06.2003 einschließlich Änderung vom 29.03.2007) wie folgt unter den beteiligten Baulastträgern geteilt:

Bund:

Bau: 6,929 Mio. €
Grunderwerb: 0,548 Mio. €

Land:

Bau: 8,712 Mio. €
Grunderwerb: 0,688 Mio. €

7. Verfahren zur Erlangung des Baurechtes

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG durchgeführt.

8. Durchführung der Baumaßnahme

8.1 Termine

Der vorhergehende Abschnitt 1 mit einer Baulänge von rd. 1,58 km wurde im Dezember 2006 dem Verkehr übergeben. Die bauliche Umsetzung des Abschnittes 2 mit einer Baulänge von rd. 0,6 km wurde im Jahre 2011 begonnen. Der Ausbau des 3. Bauabschnittes wird anschließend an den 2. Bauabschnitt erfolgen.

8.2 Grunderwerb

Zur Durchführung der Baumaßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Außerdem sind Flächen vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Der Umfang des Grunderwerbs und der vorübergehenden Inanspruchnahme ist in den Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen dargestellt.

8.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in mehreren Baustufen. Zunächst sind die Fußgängerüberführungsbauwerke herzustellen. Im Anschluss erfolgt die Herstellung der „Holländischen Rampen“ auf der Nordseite unter Beibehaltung des Verkehrs auf der jetzigen Fahrbahn der B 454. Aufgrund der nur 5,25 m breiten Rampen ist zunächst eine Verbreiterung auf etwa 6,50 m (nach Vorgabe der Straßenverkehrsbehörde) vorzunehmen. Das Einbringen der Bohrpfahlwände muss dabei mindestens teilweise von den angrenzenden Privatgrundstücken auf der Nordseite erfolgen. Nach Fertigstellung der Rampen auf der Nordseite muss der Verkehr über diese neuen Rampen geführt werden und es kann mit der Herstellung der Bohrpfahlwände auf der Südseite und für den Mitteltrug begonnen werden. Auch hier muss das Einbringen der Bohrpfahlwände mindestens teilweise von den angrenzenden Privatgrundstücken auf der Südseite erfolgen. Im Anschluss daran kann der Bodenabtrag für die Tieferlegung der Bundesstraße erfolgen. In dieser Zeit ist mindestens teilweise eine Vollsperrung erforderlich. Die Umleitung für den Durchgangsverkehr erfolgt dabei über die B 3. Der Zielverkehr nach Stadtallendorf wird über die K 12 geführt. Dieser Zeitraum soll so kurz wie möglich gehalten werden. Im Anschluss daran erfolgt die Auskleidung der Bohrpfahlwände. Der Verkehr kann in dieser Zeit einseitig auf der tiefer gelegenen Bundesstraße geführt werden. Nach Fertigstellung der Auskleidung der Bohrpfahlwände kann das Knotenpunktsbauwerk B 454/L 3290 hergestellt werden. Danach können die beiden Straßenäste (Bahnhofstraße und Hauptstraße) der L 3290 ausgeführt werden. Dies erfolgt unter Vollsperrung mit Umleitung des Verkehrs über die Lilienthalstraße und Wetzlarer Straße bzw. über die "Leide".

Vorgenannte Baustufen und die hiermit verbundenen Umleitungen sind im Detail vor der Bauausführung mit der Straßen- und Verkehrsbehörde des Landkreises Marburg-Biedenkopf sowie mit der Stadt Stadtallendorf abzustimmen.

Alle Schutz- und Sicherungsmaßnahmen für die Verkehrsteilnehmer als auch für das Baustellenpersonal während der Bauzeit sind entsprechend zu berücksichtigen.



Stadt Stadtallendorf • Postfach 14207 • D-35251 Stadtallendorf

Amt für
Straßen- und Verkehrswesen Marburg
Raiffeisenstraße 7

35043 Marburg

iv Di 6/7

Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg				
6. JULI 2006				
Z1	Z2	P	N	KC
		12.07.07		
	Zimmer	PI Durchwahl		

Sachbearbeiter
Herr Kallies

Zimmer 2.63 (06428) 707-310

DER MAGISTRAT

Öffnungszeiten BürgerBüro:	
Montag - Donnerstag:	07.30 - 17.00 Uhr
Freitag:	07.30 - 12.00 Uhr
Sonstige Verwaltung:	
Montag - Donnerstag	08.00 - 12.00 Uhr und 14.00 - 16.00 Uhr
Freitag:	08.00 - 12.00 Uhr
Darüber hinaus nach Vereinbarung !	

Aktenzeichen
FB 4 ka-ba

Datum
29.06.2006

*PI/30 Bz
PI/KS WS*

Ausbau der B 454, 3. BA

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 24.05.2006 fand eine Informationsveranstaltung zum obigen Sachstand statt. Anwesend waren die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung, des Magistrats sowie die Ortsvorsteher unserer Stadtteile. Nach eingehender Erörterung konnten wir feststellen, dass prinzipiell die vorgelegte Entwurfsplanung anerkannt wird.

Am 31.05.2006 fand eine Bürgerinformation statt, bei der eine umfassende Information zu dem Stand der Planung Ihrerseits abgegeben worden ist. Der Resonanz und dem Verlauf der Veranstaltung konnten wir entnehmen, dass die Maßnahme im Wesentlichen auf Zustimmung in der Bevölkerung stößt.

Aus vorgenannten Gründen können wir nunmehr der Entwurfsplanung zustimmen. Für die noch ausstehenden Detailprobleme bitten wir Sie, uns jederzeit mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

[Signature]
Vollmer
Bürgermeister

Aktenzeichen: _____

betreffend

1a) Ermittlung der UVP-Pflicht

Heftrand

~~Neubau~~ der ~~Bundesautobahn~~
Ausbau Bundesstraße

B 454 Stadtallendorf – Abschnitt Haupt - Bahnhofstraße

Von Bau-km 5+100,000 bis Bau-km 6+097,550

Straßenbauverwaltung

Baulänge: 997,550 m

des Landes Hessen

Nächster Ort: Stadtallendorf

Landkreis: Marburg- Biedenkopf

Genehmigungsbehörde: Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg

Prüfkatalog
zur
Ermittlung der UVP-Pflicht
von
Bundesfernstraßenvorhaben

**Teil A: UVP-Pflicht aufgrund der Art und des Umfangs
des Vorhabens gemäß § 3b und § 3e UVPG**

Teil B: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG

Aufgestellt Marburg, den <i>10.7.07</i> Amt für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag: <i>Rudolf Gmünder</i>	Geprüft: Marburg, den <i>11.07.2007</i> Genehmigungsbehörde <i>[Signature]</i>
---	---

Teil A: UVP-Pflicht aufgrund der Art und des Umfangs des Vorhabens gemäß § 3b und § 3e UVPG

		Zutreffendes ankreuzen
1	Straßenbauvorhaben mit gesetzlich vorgeschriebener UVP gemäß § 3b Abs.1 i.V. mit Anlage 1 UVPG, Ziffer 14.3 bis 14.5, § 3b (2), § 3b Abs. 3 oder § 3e UVPG	
1.1	Neubau einer Bundesautobahn oder einer Bundesstraße als Schnellstraße (vgl. Anlage 1 Nr. 14.3 UVPG)	<input type="checkbox"/>
1.2	Neubau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße, die eine durchgehende Länge von 5 km oder mehr aufweist (vgl. Anlage 1 Nr. 14.4 UVPG)	<input type="checkbox"/>
1.3	Ausbau oder Verlegung einer bestehenden Bundesstraße zu einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße, wenn der auszubauende und/oder verlegte Abschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist (vgl. Anlage 1 Nr. 14.5 UVPG)	<input type="checkbox"/>
1.4	Bau eines weiteren Abschnittes einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße oder Ausbau, ggf. samt Verlegung, eines weiteren Abschnittes einer bestehende, höchstens dreistreifigen Straße zu einer vier oder mehrstreifigen Bundesstraße, wenn dadurch die unter Punkt 1.1 bis 1.3 genannten Größenwerte erreicht oder überschritten werden. Dabei sind bestehenden Straßenabschnitte zu berücksichtigen, die: <ul style="list-style-type: none"> • nach dem 14.03.1999 hergestellt oder rechtlich gesichert wurden und • die nicht UVP-pflichtig waren und • in engem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zu dem bestehenden Abschnitt stehen (vgl. § 3b Abs. 3 UVPG) 	<input type="checkbox"/>
1.5	Änderung oder Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens: Verlängerung einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Neubau oder weiteren Ausbau, ggf. samt Verlegung einer bestehenden Straße, wenn das Verlängerungsvorhaben selbst die Straßenlängen die in der Anlage 1 des UVPG unter 14.4-14.5 angegebenen sind, erreicht oder überschreitet (vgl. § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG)	<input type="checkbox"/>

Falls keiner der o.g. Punkte zutrifft, ist die UVP-Pflicht für den Bau sonstiger Bundesstraßen durch eine Vorprüfung des Einzelfalls zu ermitteln (vgl. Anlage 1 Nr. 14.6 UVPG).

Teil B: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG

1	Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens Zusätzliche Erläuterungen ggf. am Ende dieser Tabelle <input type="checkbox"/> Neubaumaßnahme <input checked="" type="checkbox"/> Änderung oder Erweiterung einer Straße	Art/Umfang		
1.1	Baulänge in m:	997,550		
1.2	geschätzte Flächeninanspruchnahme in ha (Bau/Anlage):	3,0		
1.3	geschätzter Umfang der Neuversiegelung in ha:	0,75		
1.4	geschätzter Umfang der Erdarbeiten in m³:	85.000		
1.5	Ingenieurbauwerke (z. B. Anzahl der Brückenbauwerke, ggf. erläutern):	1 obenlieg. Kreisverkehrsplatz 2 Fußgängerquerungen		
1.5a	geschätzte Länge der Bauzeit:	Ca. 2 Jahre		
Treten nachfolgende Wirkfaktoren bei dem Vorhaben auf? Zusätzliche Erläuterungen ggf. am Ende dieser Tabelle		nein	ja	geschätzter Umfang/ Erläuterungen
1.6	Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben/ prognostizierte Verkehrsbelastung (DTV)	X	<input type="checkbox"/>	
1.7	Erhöhung der Lärmemissionen	X	<input type="checkbox"/>	
1.8	Erhöhung der Schadstoffemissionen	X	<input type="checkbox"/>	
1.9	Zusätzliche Zerschneidung	X	<input type="checkbox"/>	
1.10	Visuelle Veränderungen	<input type="checkbox"/>	X	
1.11	Veränderungen des Grundwassers	X	<input type="checkbox"/>	
1.12	Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern	X	<input type="checkbox"/>	
1.13	Klimatische Veränderungen	X	<input type="checkbox"/>	
Treten nachfolgende Wirkfaktoren bei dem Vorhaben auf? Zusätzliche Erläuterungen ggf. am Ende dieser Tabelle		nein	ja	geschätzter Umfang
1.14	Sonstige Wirkungen oder Merkmale des Vorhabens (Anlage, Bau oder Betrieb), die erhebliche nachhaltige Umweltauswirkungen hervorrufen können - Abwasser/Oberflächenentwässerung - Abfall (z.B. belastete Böden/Asphalte bei Ausbaumaßnahmen)	X	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

nein ja

	- Rohstoffbedarf - besondere Probleme des Baugrundes (z.B. Moorböden) - - Abwicklung des Baubetriebs - andere und zwar: Grenzüberschreitende Auswirkungen..... -		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
1.15	Gibt es frühere Änderungen des Vorhabens, die noch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden sind (vgl. § 3e Abs. 2 UVPG).	X	<input type="checkbox"/>	
1.16	Handelt es sich offensichtlich nicht um einen empfindlichen Standort?	<input checked="" type="checkbox"/>	*	
1.17	<p>Gesamteinschätzung der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens</p> <p>Einschätzung, ob von dem Vorhaben aufgrund der unter B 1.1 bis B 1.16 beschriebenen Wirkfaktoren und einer groben Betrachtung des betroffenen Standortes erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgehen können.</p> <p>Eine Betrachtung der Punkte B 2 und B 3 ist entbehrlich, wenn die Einschätzung zu dem Ergebnis kommt, dass von dem Vorhaben offensichtlich keine nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen können und es sich offensichtlich nicht um einen empfindlichen Standort handelt. Dies ist nachvollziehbar zu begründen. Die Straßenbauverwaltung kann einen Vorschlag für eine Begründung liefern, entscheidend ist die abschließende Einschätzung der Genehmigungsbehörde. Wenn die Einschätzung zu dem Ergebnis kommt, dass aufgrund der beschriebenen Merkmale und der Wirkfaktoren des Vorhabens und einer Kenntnis des betroffenen Standortes erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können, ist die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls unter Einbeziehung der Teile B 2 und B 3 weiterzuführen.</p> <p>Begründung, warum aufgrund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens ggf. keine nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen können:</p> <p><i>Durch das Vorhaben entsteht keine neue Betroffenheit der maßgeblichen LVS-relevanten Schutzgüter. Eine negative Veränderung des Ist-Zustandes tritt nicht ein.</i></p> <p><i>- S. nachfolgende Erläuterungen -</i></p>			

	<p>Erläuterungen zu 1</p> <p>Das UG umfasst überwiegend Siedlungsflächen der Kernstadt Stadtallendorf beidseits der B 454. Daraus ergibt sich für die zu betrachtenden Schutzgüter gem. UVPG eine hohe Vorbelastung bzw. einen geringen Ausgangswert. Im folgenden werden die Wirkungen schutzgutbezogen kurz beleuchtet.</p> <p><u>Boden:</u> Aufgrund der Inanspruchnahme anthropogen entstandener und geprägter Böden sind hier keine nachteiligen Wirkungen zu erwarten.</p> <p><u>Klima:</u> Es werden keine überörtlichen Klimawirkungen durch das Vorhaben hervorgerufen. Mikroklimatisch kommt es im Zuge der Straßenschlucht zu Veränderungen, die aber für angrenzende Flächen unerheblich sind. Innerhalb des Straßentroges werden die Luftschadstoffe konzentriert und nach oben abgeführt und eine Verteilung in die Breite wie bisher möglich, vermieden.</p> <p><u>Wasser:</u> Die Oberflächengewässer des UG werden als „sehr stark verändert“ bis „vollständig verändert“ (Verrohrung, Sohlverbau, beeinträchtigtes Gewässerumfeld) bewertet Das Vorhaben führt zu keinerlei Veränderungen bezügl. der Oberflächengewässer. Für das Grundwasser werden vorhabensbedingte Wirkungen ausgeschlossen. Das UG befindet sich im Trinkwasserschutzgebiet Zone IIIA, daher ist die Entwässerung der Straße RiStWaG-konform auszuführen. Fahrbahnabwässer werden so gefasst, dass eine Versickerung entfällt.</p> <p><u>Biotope:</u> Im UG sind lediglich allgemein verbreitete Lebensgemeinschaften vorhanden. Gehölzverluste treffen straßenbegleitende Bäume und Sträucher, deren biologisch-ökologischer Wert aber gering ist. Wohn- und Lebensstätten ortgebundener, besonders geschützter oder gefährdeter nachgewiesener Tier- und Pflanzenarten werden nicht vernichtet. Auch ist eine Barrierewirkung im Hinblick auf vorhandene Austauschbeziehungen zwischen Teillebensräumen einer Tierart nicht anzunehmen. Die vorhandenen Grundbelastungen der B 454 bleiben betriebsbedingt erhalten.</p> <p><u>Kultur- und Sachgüter:</u> Für Kultur- und Sachgüter ergeben sich keine nachteiligen Umweltauswirkungen.</p> <p><u>Mensch:</u> Die Straßenbaumaßnahme bildet innerhalb der Siedlung eine Zäsur, die durch drei Querungsmöglichkeiten überwindbar gemacht werden soll. Eine visuelle Überprägung des lokalen Stadtbildes erfolgt durch die Tieferlegung und des obenliegenden Kreisverkehrsplatzes. Eine Gestaltung der Bauwerke soll eine optische Einbindung bedingen. Aufgrund der Troglage und der Lärmschutzwände werden die betriebsbedingten Wirkungen für den Menschen verbessert.</p>			
2	<p><u>Standortbezogene Kriterien</u></p>			
2.1	<p>Nutzungen Sind Nutzungen betroffen, die im Zusammenhang mit den Merkmalen und Wirkfaktoren des Vorhabens zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können? Wenn ja, am Ende dieser Tabelle erläutern. Gibt es:</p>	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Art, Umfang Größe
2.1.1	Aussagen in dem für das Gebiet geltenden Regionalen Raumordnungsprogramm oder in der Flächennutzungsplanung zu Nutzungen, die mit dem Vorhaben unvereinbar sind (z.B. Vorranggebiete für Landwirtschaft oder Erholung)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.2	Wohngebiete oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 und 5 ROG)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

2.1.3	Empfindliche Nutzungen (Krankenhäuser, Altersheime, Kirchen, Schulen etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.4	Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung/ den Fremdenverkehr?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.5	Altlasten, Altablagerungen, Deponien?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.6	Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Fischerei?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.7	Kultur- und sonstige Sachgüter?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.8	Gibt es andere Vorhaben, die mit dem geplanten Vorhaben einen gemeinsamen Einwirkungsbereich haben und kumulierend wirken?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.1.9	Sonstige nutzungsbezogene Kriterien, und zwar:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2	Rechtswirksame Schutzgebietskategorien Sind durch das Vorhaben Gebiete betroffen, die einen Schutzstatus besitzen? Wenn ja, sind der Umfang und die Erheblichkeit der Betroffenheit am Ende der Tabelle zu erläutern. Insbesondere ist zu erläutern, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG erforderlich ist. In den Bundesländern sind die Schutzgebietskategorien entsprechend der landesrechtlichen Regelungen zu berücksichtigen.	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/> S. U.	Art, Größe Umfang der Betroffenheit
2.2.1	Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete gem. § 33 BNatSchG (es sind auch Beeinträchtigungen zu betrachten, die von außen in das Gebiet hineinwirken können). Solange die Natura 2000 Gebiete nicht abschließend bestimmt sind, sollten auch potentielle Gebiete mitbetrachtet werden.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.3	Nationalparke gemäß § 24 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.4	Biosphärenreservate gemäß § 25 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.5	Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.6	Naturparke gemäß § 27 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.7	Naturdenkmale gemäß § 28 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

2.2.8	geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.9	besonders geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.10	Sonstige besonders geschützte Bereiche gemäß Naturschutzgesetz des Landes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.11	Biotope für wildlebende Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten gem. § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG (sofern bekannt)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.12	Wasserschutzgebiete gemäß § 19 WHG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(1)
2.2.13	Heilquellenschutzgebiete gemäß Landeswasserrecht	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.14	Überschwemmungsgebiete gemäß § 32 WHG	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.15	Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale, archäologische Interessengebiete	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.16	Schutzwald, Erholungswald gemäß § 12 Bundeswaldgesetz, Bannwald entsprechend Landeswaldgesetz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.17	Naturwaldreservate	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3	Schutzgutbezogene Kriterien (Qualitätskriterien) Können die Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens aufgrund der Qualität der betroffenen Schutzgüter zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen? Die Informationen sind im Wesentlichen aus der Landschaftsplanung des Landes zu entnehmen. Bei Betroffenheit ggf. zusätzlich am Ende der Tabelle erläutern.	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	Art, Größe Umfang der Betrof- fenheit
2.3.1	Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Pflanzen oder Tiere	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.2	Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt (z.B. Böden mit besonderen Standorteigenschaften, mit kultur-/naturhistorischer Bedeutung, Hochmoore, alte Waldstandorte)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.3	Oberflächengewässer mit besonderer Bedeutung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.4	Natürliche Überschwemmungsgebiete	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.5	Bedeutende Grundwasservorkommen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	(2)
2.3.6	Für das Landschaftsbild bedeutende Landschaften oder Landschaftsteile	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

(1) + (2): Es erfolgt eine Sicherung der Schutzzone III bzw. der Bedeutsamen GW-Vorkommen gemäß Anwendung der Sicherungsmaßnahmen nach RiStW 46

2.3.7	Flächen mit besonderer klimatischer Bedeutung (Kaltluftentstehungsgebiete, Frischluftbahnen) oder besonderer Empfindlichkeit (Belastungsgebiete mit kritischer Vorbelastung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.8	Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Gebiete, die als Naturschutzgroßprojekte des Bundes gefördert werden - Unzerschnittene verkehrsarme Räume - Important Bird Areas - Feuchtgebiete internationaler Bedeutung nach „Ramsar Konvention“ - Gebiete landesweiter Schutzprogramme (z.B. Gewässerschutzprogramm, Auenschutzprogramm) - Landesweit wertvolle Lebensräume (z.B. für Flora oder Fauna wertvolle Flächen, avifaunistisch wertvolle Bereiche) - Biotopverbundflächen - ökologisch bedeutsame Funktionsbeziehungen - Sonstige 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
2.4	(Umweltqualitätsnormen) Sind durch das Vorhaben Gebiete betroffen, in denen nationale oder europäisch festgelegte ¹ Umweltqualitätsnormen bereits erreicht oder überschritten sind? Falls betroffen, bitte unten näher erläutern.	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Art und Umfang der Betroffenheit
	"Erläuterungen zum Gebiet, zu Umweltqualitätsnormen und zur Höhe der Überschreitung der Normen"			

¹ *Da die Kriterien einer ständigen Fortschreibung und Aktualisierung bedürfen, wurde auf eine Auflistung verzichtet. Es wird beim BMU angeregt, eine relevante Liste zu erstellen und über Internet zur Verfügung zu stellen.

3	<u>Überblick über die Erheblichkeit möglicher Auswirkungen</u>	Kriterien für die Einschätzung der Auswirkungen						
<p>Die möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter sind anhand der unter Punkt 1 und 2 gemachten Angaben zu beurteilen. Die Matrix dient nur dazu, einen Überblick über die näher zu behandelnden Punkte bei der Gesamteinschätzung unter Punkt B 4 zu geben. Wenn in der Zeile für ein Schutzgut kein Eintrag erfolgt, ist dieses Schutzgut für die Einschätzung nicht maßgeblich.</p>		Relativ hohes Ausmaß	Relativ geringe Wiederherstellbarkeit	Relativ große Schwere/ Komplexität	Relativ hohe Wahrscheinlichkeit	Relativ lange Dauer	Relativ hohe Häufigkeit	grenzüberschreitend
3.1	Mensch/Bevölkerung/Wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2	Tiere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3	Pflanzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4	Boden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5	Wasser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.6	Luft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.7	Klima	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.8	Landschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.9	Kulturgüter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.10	Sachgüter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4	<p><u>Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens.</u></p> <p>Besteht die Möglichkeit, dass von dem Vorhaben aufgrund der oben beschriebenen Auswirkungen erhebliche und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen? Wenn ja, UVP-Pflicht. Wird dies verneint, ist dies zusammenfassend zu begründen. Diese Gesamteinschätzung kann von der Straßenbauverwaltung vorbereitet werden. Zuständig für die Entscheidung ist letztendlich die Genehmigungsbehörde.</p> <p>Die Begründung soll die Einschätzung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen des Vorhabens enthalten und erläutern, warum aus Sicht der Straßenbauverwaltung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Erst die argumentative Zusammenfassung der einzelnen Teile des Prüfkataloges ermöglicht eine Einschätzung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen und eine Gesamteinschätzung.</p>	<p>nein</p> <p>X</p>	<p>ja (UVP-Pflicht)</p> <p><input type="checkbox"/></p>
---	--	----------------------	---

Haupteinträge: R. Schneider 10.7.07

R. Schneider 13

*gesehen BKH
28106107 / 11.07.07*