

# Unterlage 1

**B 469 / St 2310 / St 2441**

**Umbau der  
Anschlussstelle  
Kleinheubach**

---

B 469,	Abschnitt 440, Station 3,257 - 4,235
	Abschnitt 460, Station 0,000 - 0,502
St 2310,	Abschnitt 100, Station 0,000 - 0,187
St 2441,	Abschnitt 100, Station 0,000 - 0,163
Kr Mil 4,	Abschnitt 100, Station 2,224 - 2,975

Nächste Orte: Kleinheubach, Miltenberg, Amorbach, Rüdenua

Baulänge: 4,484 km

---

## **Erläuterungsbericht**

zur Planfeststellung vom 28.10.2011

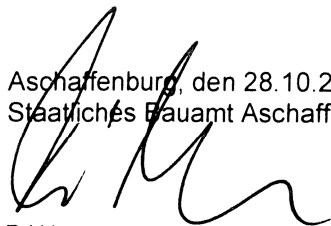
mit

**Tektur 1 vom 30.04.2013**

und

**Tektur 2 vom 30.10.2015**

Aschaffenburg, den 28.10.2011 / 30.04.2013 / 30.10.2015  
Staatliches Bauamt Aschaffenburg



Biller  
Leitender Baudirektor

Die mit T1 gekennzeichneten Blätter ersetzen die alte Fassung aufgrund der Tektur vom 30.04.2013

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>3</b>
1.1	Standort	3
1.2	Vorgeschichte der Planung	3
1.3	Planerische Beschreibung	3
1.4	<b>Straßenbauliche Beschreibung</b>	<b>7 T1</b>
1.4.1	Kosten	9
1.4.2	Kostenträger	9
<b>2.</b>	<b>Notwendigkeit des Vorhabens</b>	<b>10</b>
2.1	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	10
2.2	Raumordnerische Entwicklungsziele	12
2.3	Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur	13
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	17
<b>3.</b>	<b>Begründung des Vorhabens – Variantenvergleich</b>	<b>18 T1</b>
3.1	<b>Beschreibung der Plantrasse und der Varianten</b>	<b>18 T1</b>
3.1.0	<b>Variante Planungsnullfall</b>	<b>19 T1</b>
3.1.1	Variante A	20
3.1.2	<b>Variante B</b>	22
3.1.3	<b>Variante C</b>	24
3.1.4	<b>Variante D</b>	26
3.1.5	<b>Variante E</b>	28
3.1.6	<b>Variante F</b>	30
3.1.7	<b>Variante G</b>	32
3.1.8	<b>Variante 1</b>	34
3.1.9	Variante 2 (gewählte Variante)	36
3.1.10	<b>Variante 3</b>	38
3.1.11	<b>Übersicht der Variantenbewertung</b>	<b>40 T1</b>
3.1.12	<b>Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr</b>	<b>40 T1</b>
3.2	Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten	44 T1
3.3	Aussagen Dritter zu den Varianten	47
3.4	Gewählte Variante	47

<b>4.</b>	<b>Technische Gestaltung des Vorhabens</b>	<b>48</b>
4.1	Trassierung und Querschnitt	48
4.1.1	B 469 Richtung Aschaffenburg	48
4.1.2	B 469 Kreisfahrbahn	49
4.1.3	B 469 / St 2441 alt Richtung Großheubach und Richtung Amorbach („Underfly“)	49
4.1.4	B 469 Verbindungsrampen	50
4.1.5	St 2310 alt Richtung Miltenberg	52
4.1.6	Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenuau)	53
4.1.7	Ortsstraßen „Am Hundsrück“ und „Im Mittelgewann“ (Anbindung Kleinheubach)	54
4.1.8	Ortsstraße „Am Alten Friedhof“	54
4.1.9	Kr Mil 4 alt	55
4.1.10	Öffentliche Feldwege	55
4.1.11	Beschränkt öffentliche Wege	58 T1
4.1.12	Ausbau von Gewässern	58.1 T1
4.2	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	59 T1
4.3	Erdarbeiten	60 T1
4.4	Entwässerung	60 T1
4.5	Ingenieurbauwerke	61 T1
4.6	Straßenausstattung	62
4.7	Besondere Anlagen	62
4.8	Öffentliche Verkehrsanlagen	62
4.9	Leitungen	62
<b>5.</b>	<b>Schutzmaßnahmen</b>	<b>63</b>
5.1	Verkehrslärmschutzmaßnahmen	63
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	63
5.3	Umweltauswirkungen	63
<b>6.</b>	<b>Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten</b>	<b>64</b>
<b>7.</b>	<b>Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft</b>	<b>64</b>
<b>8.</b>	<b>Sicherungsmaßnahmen (spez. Ausgleich) hinsichtlich Natura 2000 (Gebiets- und Artenschutz)</b>	<b>65 T1</b>
<b>9.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme</b>	<b>65 T1</b>
<b>10.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>66</b>

## **1. Beschreibung des Vorhabens**

### **1.1 Standort**

Die Maßnahme befindet sich in der Planungsregion 1, Bayerischer Untermain, am östlichen Einzugsbereich des Rhein-Main-Gebietes sowie im Einzugsbereich des Mittelzentrums Miltenberg auf den Gemarkungen Miltenberg und Kleinheubach im Landkreis Miltenberg.

### **1.2 Vorgeschichte der Planung**

Schon vor dem Baubeginn der Ortsumfahrung Miltenberg im Jahr 2004 bestanden Überlegungen, den zunehmenden Defiziten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit an den beiden benachbarten Knotenpunkten B 469 AS Kleinheubach und St 2441 Mittelgewann entgegenzuwirken.

Hierbei wurde in den ersten Planungsansätzen geprüft, ob durch bauliche Anpassungsmaßnahmen am Knoten B 469 AS Kleinheubach sowie durch die Anlage einer Lichtsignalanlage oder eines Kreisels an der St 2441 Knoten Mittelgewann eine Verbesserung der Situation erreicht werden könnte (siehe Kapitel 3.1, Varianten A und B). Diese Überlegungen wurden jedoch 2004 mit dem Bau der OU Miltenberg aufgegeben, da sich in Folge von Verkehrsverlagerungen durch das Verkehrsprojekt OU Miltenberg die genannten Anpassungsmaßnahmen als unbefriedigend herausstellten.

In den weiteren Überlegungen sollte durch eine Unterführung der Ortsstraße an der St 2441 die plangleiche Kreuzung Mittelgewann aufgelöst und der Anschluss Kleinheubachs an die St 2310 verlegt werden (siehe Kapitel 3.1, Varianten C bis F). Diese Planungen wurden sowohl vom Markt Kleinheubach als auch von den betroffenen Firmen und Gewerbebetrieben vehement abgelehnt, weil sie erhebliche Beeinträchtigungen der Betriebe zur Folge gehabt hätten.


Nachdem feststand, dass die Gewerbegebietszufahrt Mittelgewann verlegt und leicht begreifbar an den Knoten Kleinheubach angebunden werden musste, konzentrierten sich die Überlegungen auf eine Verschmelzung der beiden Knoten B 469 AS Kleinheubach und Mittelgewann zu einem großen, 5armigen Kreisverkehrsplatz an der B 469 (siehe Kapitel 3.1, Varianten G, 1, 2 und 3). Im Hinblick auf eine nachhaltige Leistungsfähigkeit musste der Knoten mehrfach modifiziert werden

bis letztendlich die Variante 2 als favorisierte Lösung fest stand. Der Markt Kleinheubach sowie die betroffenen Firmen und Gewerbebetriebe sprachen sich eindeutig für diese Variante aus.

In den verschiedenen Planungsphasen wurden aufbauend aufeinander mehrere Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Im November 1994 hatte das Büro Obermeyer die Verkehrsverlagerung infolge einer Ortsumfahrung Miltenberg untersucht. Im Mai 2001 wurde vom Büro Geovista am Knoten Mittelgewann eine Verkehrserhebung zur Bestimmung der Verkehrsströme durchgeführt. Im April 2004 führte das Büro Brenner+Münnich erweiterte Verkehrsuntersuchungen unter Berücksichtigung des neuen Baugebietes Mittelgewann durch. Im Januar 2005 wurde vom Büro Obermeyer auf der Grundlage der vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen zunächst für den Prognosehorizont 2015 das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes für einen großen, 5-armigen Kreisverkehrsplatz ermittelt und entsprechende Leistungsberechnungen durchgeführt. Nachfolgend wurde der große Kreisverkehr um einen Bypass (Fahrbeziehung Großheubach - Aschaffenburg), einen „Underfly“ (Fahrbeziehung Amorbach - Großheubach) sowie eine zweistreifig befahrbare Kreisfahrbahn modifiziert.

Während der o.g. Planungsphase erfolgte im Juli 2008 die Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg. Dies bewirkte an der AS Kleinheubach eine erhebliche Verkehrsverlagerung von der St 2310 hin zur St 2441 und führte damit an der Anschlussstelle zu deutlich stärkeren Linksabbiegeströmen, in deren Folge es insbesondere während der Verkehrsspitzenzeiten vermehrt zu Staubildungen kam. Der zwischenzeitlich als Gegenmaßnahme eingerichtete kleine Kreisel an der St 2310 führte zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation des Linksabbiegens an der Anschlussstelle B 469 Kleinheubach.

### **1.3 Planerische Beschreibung**

Die vorliegende Baumaßnahme beinhaltet den Umbau des teilplanfreien Knotenpunktes B 469 Anschlussstelle (AS) Kleinheubach zu einem großen Kreisverkehr mit Underfly für die Fahrbeziehung Großheubach - Amorbach sowie Ein- und Ausfahrrampen und zweistreifiger Zufahrt für die B 469 aus Richtung Aschaffenburg (Bild 1, .

Als Folge davon

- entfällt die höhenfreie Kreuzung der B 469 mit der Kr Mil 4 durch den Rückbau des Kreuzungsbauwerks, das wegen des Anbaus der Ein- und Ausfahrrampen nicht mehr im Bestand erhalten werden kann. Die Kreisstraße wird verlegt und an den großen Kreisverkehr angeschlossen (Bild 1, **(b)**).
- Des Weiteren wird der Knoten Mittelgewann an der St 2441 aufgelöst; der Ortsanschluss wird verlegt und an den neuen Verlauf der Kreisstraße angeschlossen (Bild 1, **(c)**).
- Durch die Beseitigung des Knotens Mittelgewann wird für den Radverkehr die direkte Verbindung zwischen Großheubach und Kleinheubach (Mittelgewann) unterbrochen. Zur Gewährleistung einer sicheren Verbindung für den Radverkehr ist die Herstellung einer Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg vorgesehen (Bild 1, **(d)**).

Insofern sind die Änderungen an den benachbarten Knoten Kr Mil 4 und Mittelgewann als auch die Geh- und Radwegunterführung Folgemaßnahmen des Umbaus der B 469 AS Kleinheubach.

Die o. g. Maßnahmen werden ergänzt durch den dreistreifigen Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg (Bild 1, **(e)**).

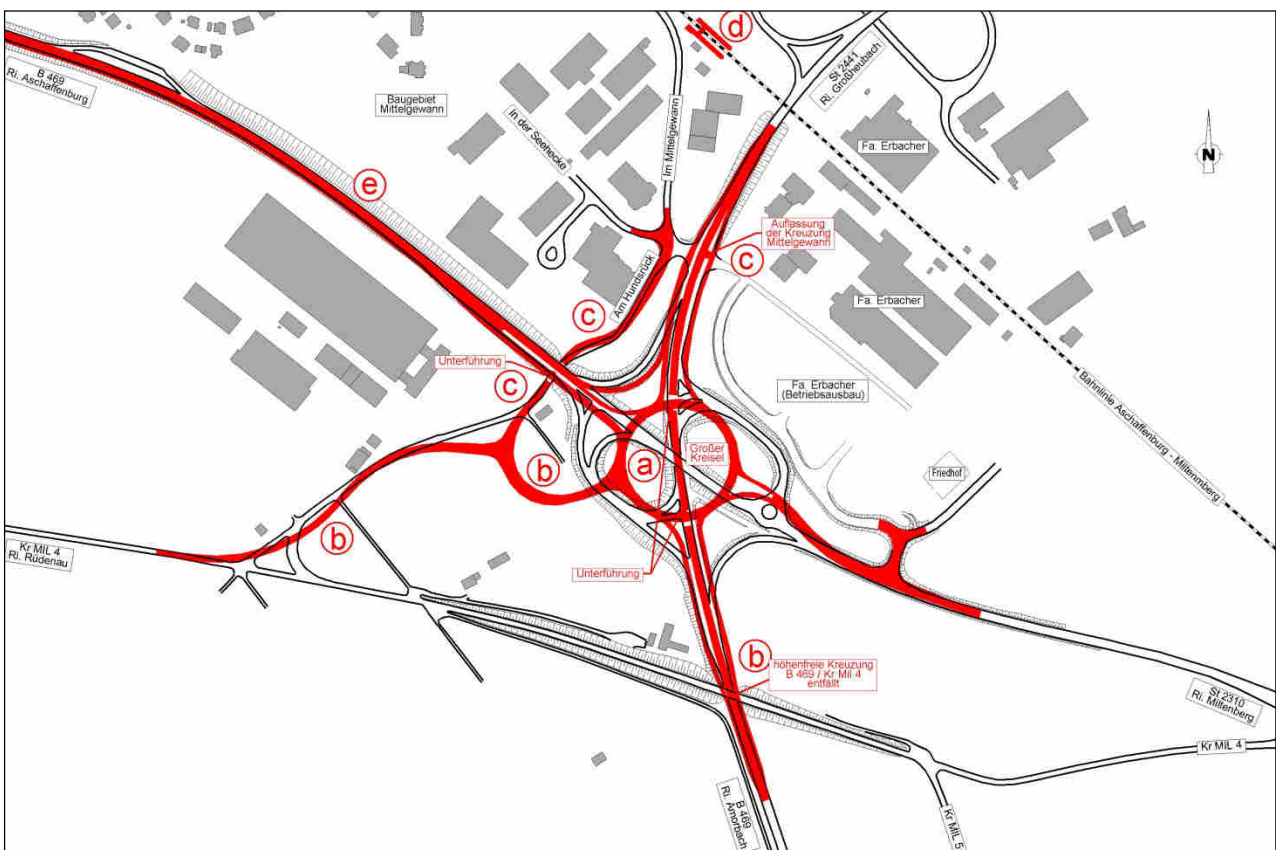


Bild 1: Darstellung der Bestandteile der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme befindet sich auf den Gemarkungen des Marktes Kleinheubach und der Stadt Miltenberg im Landkreis Miltenberg.

Am zentralen Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach sind die wichtigsten überregionalen Hauptverkehrsachsen des Landkreises Miltenberg miteinander verknüpft.

Die B 469 in Richtung Aschaffenburg stellt die bedeutendste Hauptverkehrsverbindung zu den Bundesautobahn A 3 und A 45 dar und damit zum Großraum Rhein-Main und zu den Oberzentren Aschaffenburg, Darmstadt und Hanau. Auf eine Länge von 35 km ist sie von Wörth/Trennfurt bis zur A 3 zweibahnig ausgebaut. Der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2009 (DTV 2009) am Knotenpunkt lag bei rund 15.000 Kfz/24 h.

Die B 469 in Richtung Amorbach führt zur B 47 in Richtung A 6 und damit in den Großraum Stuttgart - Heilbronn. Der DTV 2009 am Knotenpunkt lag bei rund 12.000 Kfz/24 h.

Die St 2441 in Richtung Großheubach stellt eine wichtige Verbindung zu den rechtsmainisch liegenden Spessartgemeinden und zur St 2308 und St 2317 dar, die im weiteren Verlauf auch zur A 3 (Rohrbrunn, Weibersbrunn) führen. Der DTV 2005 am Knotenpunkt lag bei rund 12.000 Kfz/24 h. Unmittelbar nach der Mainquerung knüpft die im Juli 2008 dem Verkehr übergebene Ortsumfahrung Miltenberg (St 2309) höhenfrei an die St 2441 an, die letztlich von Miltenberg aus weiterführend über die St 2310 bei Wertheim an die A 3 anbindet. Die St 2441 übernimmt damit in dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle und der Ortsumfahrung zusätzlich eine weitere wichtige überregionale und regionale Verbindungsfunktion, so dass sie am Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach zunehmend verkehrlich stärker belastet wird.

Die St 2310 schließt aus Richtung Miltenberg an den Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach an. Die Verkehrsbedeutung dieses Abschnittes der St 2310 ist rückläufig, da sich mit der Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg (St 2309) im Juli 2008 Verkehrsverlagerungen von der St 2310 hin zur St 2441 eingestellt haben.

Durch die Baumaßnahme sollen die nachstehend genannten Planungsziele erreicht werden:

- Beseitigung bestehender Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite am Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach und Sicherstellen einer nachhaltigen Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsströme infolge der neuen Ortsumfahrung Miltenberg,
- Beseitigung bestehender Leistungs- und Verkehrssicherheitsdefizite an dem Knoten St 2441 Mittelgewann,
- Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Rüdenuh und der südwestlich am Knotenpunkt B469 AS Kleinheubach gelegenen Gewerbebetriebe,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahr- und Fußgängerverkehr).

Die Baumaßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

Die Baumaßnahme ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Dringlichkeit 7 eingeordnet.

Die Maßnahme führt an den von ihr baulich betroffenen Straßen und Wegen zu einer Änderung in deren Verkehrsbedeutung, sodass die in den Unterlagen 7.2 (Bauwerksverzeichnis) und 7.3.1 (Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen) beschriebenen und dargestellten straßenrechtlichen Verfügungen erforderlich sind. Die Umstufungen erfassen auch die St 2310 und St 2309 in Miltenberg und Großheubach, da durch die vorliegende Maßnahme der „Schlussstein“ der Gesamtmaßnahmen der Neuordnung durch die OU Miltenberg gesetzt wird. Durch die vorliegende Maßnahme entfaltet die OU Miltenberg erst ihre volle verkehrliche Wirksamkeit und die St 2310 und St 2309 verlieren somit ihre Verkehrsbedeutung als Staatsstraßen und werden künftig als Kreisstraße bzw. Gemeindestraßen.

#### 1.4 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baumaßnahme liegt außerhalb von Ortserschafften und erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung (St 2441 alt / B 469) auf eine Gesamtlänge von rund 600 m und in West-Ost-Richtung (B 469 / St 2310 alt) auf eine Länge von rund 1.500 m.

Der Umbau des Knotenpunktes erfolgt zum überwiegenden Teil auf vorhandenen Verkehrsflächen erfolgen. Insgesamt sind rund 1.500 m<sup>2</sup> Grund neu zu erwerben.

Die vorliegende Baumaßnahme umfasst folgende Aus- und Neubaumaßnahmen:

- Bundesstraße 469:
  - Richtung Aschaffenburg (Ausbau): 785 m (Bau-km 0+000 - 0+785)
  - Richtung Amberg (Ausbau): 502 m (Bau-km 0+163 - 0+665)
  - Kreisfahrbahn neu: 336 m (Bau-km 0+000 - 0+336)
  - Verbindungsstraßen (neu): 914 m
- 2.537 m ⇒ 2.537 m
- Staatsstraße 2441 alt Richtung Großheubach (Ausbau): 163 m (Bau-km 0+000 - 0+163)
- Staatsstraße 2310 alt Richtung Miltenberg (Ausbau): 270 m (Bau-km 0+000 - 0+270)
- Kreisstraße neu: 521 m (Bau-km 0+000 - 0+161 / 0+144 - 0+504)
- Ortsstraßen (Ausbau / neu): 539 m (Bau-km 0+161 - 0+435 / 0+000 - 0+230 / 0+000 - 0+035)
- Öffentliche Feldwege befestigt (neu): 454 m (Bau-km 0+000 - 0+093 / 0+000 - 0+361)
- 4.484 m
- Kombinierte Geh- und Radwege (Ausbau / neu): 568 m
- Gehwege (Ausbau / neu): 250 m
- Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie (neu)



Die Baumaßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

Die Baumaßnahme ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Dringlichkeit 1 eingeordnet.

Die Maßnahme führt an den von ihr baulich betroffenen Straßen und Wegen zu einer Änderung in deren Verkehrsbedeutung, sodass die in den Unterlagen 7.2 (Bauwerksverzeichnis) und 7.3.1 (Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen) beschriebenen und dargestellten straßenrechtlichen Verfügungen erforderlich sind. Die Umstufungen erfassen auch die St 2310 und St 2309 in Miltenberg und Großheubach, da durch die vorliegende Maßnahme der „Schlussstein“ der Gesamtmaßnahmen der Neuordnung durch die OU Miltenberg gesetzt wird. Durch die vorliegende Maßnahme entfaltet die OU Miltenberg erst ihre volle verkehrliche Wirksamkeit und die St 2310 und St 2309 verlieren somit ihre Verkehrsbedeutung als Staatsstraßen und dienen künftig als Kreisstraße bzw. Gemeindestraßen.

#### 1.4 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baumaßnahme liegt außerhalb von Ortsdurchfahrten und erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung (St 2441 alt / B 469) auf eine Gesamtlänge von rund 600 m und in West-Ost-Richtung (B 469 / St 2310 alt) auf eine Länge von rund 1.000 m.

Der Umbau des Knotenpunktes kann zum überwiegenden Teil auf vorhandenen Verkehrsflächen erfolgen. Insgesamt sind rund 55 ha Grund neu zu erwerben.

Die vorliegende Baumaßnahme umfasst folgende Aus- und Neubaumaßnahmen:

- Bundesstraße 469:
  - Richtung Aschaffenburg (Ausbau): 785 m (Bau-km 0+000 - 0+785)
  - Richtung Amorbach (Ausbau): 502 m (Bau-km 0+163 - 0+665)
  - Kreisfahrbahn (neu): 336 m (Bau-km 0+000 - 0+336)
  - Verbindungsrampen (neu): 914 m
- 2.537 m ⇒ 2.537 m
- Staatsstraße 2441 alt Richtung Großheubach (Ausbau): 163 m (Bau-km 0+000 - 0+163)
- Staatsstraße 2310 alt Richtung Miltenberg (Ausbau): 270 m (Bau-km 0+000 - 0+270)
- Kreisstraße neu: 521 m (Bau-km 0+000 - 0+161 / 0+144 - 0+504)
- Ortsstraßen (Ausbau / neu): 539 m (Bau-km 0+161 - 0+435 / 0+000 - 0+230 / 0+000 - 0+035)
- Öffentliche Feldwege befestigt (neu): 454 m (Bau-km 0+000 - 0+093 / 0+000 - 0+361)
- 4.484 m
- Kombinierte Geh- und Radwege (Ausbau / neu): 1.061 m
- Gehwege (Ausbau / neu): 250 m
- Geh- und Radwegunterführung (BW 4) an der Bahnlinie (neu)
- Geh- und Radwegunterführung (BW 5) an der St 2441 Verbindungsrampe (neu)
- Geh- und Radwegunterführung (BW 6) an der St 2310 alt (neu)

Die B 469 Richtung Aschaffenburg wird zwischen Bau-km 0+000 und 0+640 einbahnig dreistreifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 12,50 m (Sonderquerschnitt SQ 15,5). Zwischen Bau-km 0+640 und 0+785,5 erfolgt der Ausbau zu einem zweibahnig vierstreifigen Querschnitt mit einer Breite der Richtungsfahrbahnen von je 7,75 m (Sonderquerschnitt SQ 21).

Der Ausbauquerschnitt der B469 in Richtung Amorbach entspricht dem Regelquerschnitt RQ 10,5. Die Fahrbahnbreite beträgt zweistreifig 8,00 m (Breite der Randstreifen je 0,50 m) bzw. vierstreifig mit Ein- und Ausfädelungstreifen insgesamt 14,50 m.

Der Ausbauquerschnitt der Kreisfahrbahn hat eine Fahrbahnbreite von 9,00 m.

Die Verbindungsrampen haben einstreifig eine Fahrbahnbreite von 5,50 m (RQ Q1) bzw. zweistreifig eine Fahrbahnbreite von 7,50 m (RQ Q2).

Der Ausbauquerschnitt der St 2310 alt entspricht dem Regelquerschnitt RQ 10,5. Die Fahrbahnbreite beträgt zweistreifig 7,50 m bzw. mit Linksabbiegestreifen 11,00 m.

Der Ausbauquerschnitt der St 2441 alt entspricht dem Regelquerschnitt RQ 10,5. Die Fahrbahnbreite beträgt zweistreifig 8,00 m (Breite der Randstreifen je 0,50 m) bzw. vierstreifig mit Ein- und Ausfädelungstreifen insgesamt 14,50 m.

Der Ausbauquerschnitt der Kreisstraße neu entspricht dem Regelquerschnitt RQ 9,5. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m.

Der Ausbauquerschnitt der Ortsstraßen orientiert sich an den bestehenden Fahrbahnbreiten / Regelquerschnitten (Fahrbahnbreite 7,50 m bei RQ 10,5).

Die kombinierten Geh- und Radwege haben eine Regelbreite von 2,50 m bzw. von 3,00 m im Bereich von Hochborden. Die Gehwege haben eine Regelbreite von 1,50 m.

### 1.4.1 Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 10,305 Mio. € und teilen sich auf in den Kostenteil „Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach“ (einschließlich der Folgemaßnahmen) sowie den Kostenteil „Dreistreifiger Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg“ (ergänzende Maßnahme).

Die Kosten für den Umbau der AS Kleinheubach (Änderung einer höhenfreien Kreuzung) und dessen Folgemaßnahmen werden nach Art. 32 Abs. 3 Nr. 2 BayStrWG sowie § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG im Verhältnis der beteiligten Straßenäste zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern geteilt und sind im genehmigten Vorentwurf vom 21.05.2008 festgestellt. Hiernach ergibt sich die nachfolgend in Tabelle 1 aufgeführte Kostenverteilung zwischen den o.g. Kostenträgern:

Tabelle 1: Kostenteil „Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach“

	Bundesrepublik Deutschland <sup>1)</sup> [Mio. €]	Freistaat Bayern <sup>1)</sup> [Mio. €]	Markt Kleinheubach <sup>2)</sup> [Mio. €]	Summe gesamt [Mio. €]
Straßenbau	2,216	2,148	0,067	<b>4,431</b>
Ingenieurbauwerke	2,279	2,208	- -	<b>4,487</b>
Summe Bau	4,495	4,356	0,067	<b>8,918</b>
Grunderwerb	0,483	0,420	0,039	<b>0,892</b>
<b>Summe gesamt</b>	<b>4,929</b>	<b>4,775</b>	<b>0,106</b>	<b>9,810</b>

<sup>1)</sup> Kostenteilungsschlüssel Bundesrepublik Deutschland / Freistaat Bayern: 50,79 % / 49,21 %

<sup>2)</sup> Kostenanteil Gemeinde für Geh- und Radweg, Gehweg und Mittelinsel an der Ortsstraße „Am Hundsrück“

Die Kosten für die ergänzende Maßnahme des dreistreifigen Ausbaus der B 469 Richtung Aschaffenburg betragen wie folgt:

Tabelle 2: Kostenteil „Dreistreifiger Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg“

	Bundesrepublik Deutschland [Mio. €]
Straßenbau	0,466
Grunderwerb	0,029
<b>Summe gesamt</b>	<b>0,495</b>

Die Gesamtkosten für die Bundesrepublik Deutschland (Straßenbauverwaltung) betragen somit 5,424 Mio. €.

### 1.4.2 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme sind jeweils anteilig:

- Bundesrepublik Deutschland
- Freistaat Bayern
- Marktgemeinde Kleinheubach

## **2. Notwendigkeit des Vorhabens**

### **2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse**

#### Knoten B 469 AS Kleinheubach

Der bestehende Knotenpunkt ist in seiner Form als unsymmetrisches halbes Kleeblatt mit zwei zusätzlichen Verbindungsrampen konzipiert. Der Ausbau zu einem vollen Kleeblatt ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

Im 5-Jahres-Zeitraum von 2004 bis 2009 wurden im Bereich der Baumaßnahme (B 469, Strecke und Knotenpunkt) bei 34 registrierten Unfällen insgesamt 17 Personen verletzt, davon eine schwer. 20 Unfälle (58,82 %) ereigneten sich beim Einbiegen und Kreuzen der Fahrbahn, weitere 7 Unfälle (20,59 %) im Längsverkehr beim Auffahren auf ein wartepflichtiges Fahrzeug. Die genannten Unfälle sind wesentlich zurückzuführen auf die am Knotenpunkt fehlenden Einfädelsstreifen (z. T. in Verbindung mit nicht ausreichenden Sichtfeldern), auf die fehlenden Ausfädelsstreifen und das Linksab- und Linkseinbiegen.

Die AS Kleinheubach ist als zentraler Knoten im Raum Miltenberg verkehrlich sehr stark belastet. Zwar konnten die zwischenzeitlich infolge der OU Miltenberg aufgetretenen Rückstauungen durch Linkseinbieger (B 469 Aschaffenburg nach St 2441 / St 2309 OU Miltenberg) mit der Anlage eines kleinen Kreisels an der St 2310 minimiert werden, jedoch ist im Hinblick auf den zu erwartenden allgemeinen Verkehrszuwachs als auch durch die geplante Betriebserweiterung der nahe gelegenen Firma Erbacher diese Maßnahme allein nicht geeignet, nachhaltig einen guten Verkehrsfluss am gesamten Knoten zu gewährleisten; das Linksein- und abbiegen bleibt in der Verkehrsspitzenzeit auch weiterhin problembehaftet (Bild 2, Punkte a).

Auch die fehlenden Einfädels- und Ausfädelsstreifen (Bild 2, Punkte b) an der AS Kleinheubach und die für das Schwerverkehrsaufkommen zu kurzen Linksabbiegestreifen Richtung Firma Erbacher und Gebiet Mittelgewann (Bild 2, Punkte c) führen zu Beeinträchtigungen von Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit.



Bild 2: Lage der bestehenden Defizite an den Knotenpunkten

### Knoten St 2441 / Ortsstraße „Im Mittelgewann“

Die unmittelbare Nachbarschaft des Knotens B 469 AS Kleinheubach und dem Knoten Mittelgewann an der St 2441 führt häufig zu Missverständnissen und kritischen Verkehrssituationen, da der Wartepflichtige in der Ortsstraße „Im Mittelgewann“ nur schwer unterscheiden kann, ob ein aus Richtung Großheubach kommendes Fahrzeug nach rechts in die Ortsstraße oder nach rechts zur Auffahrtrampe der B 469 abbiegen will (Ab- und Einbiegekonflikte, Bild 2 Punkt d).

Der Knotenpunkt ist in seiner Leistungsfähigkeit bereits grenzwertig und bietet nur wenig Leistungsreserve für künftige Verkehrsentwicklungen. Das hohe Fahrzeugaufkommen auf der St 2441 als auch der hohe Anteil an Schwerverkehr auf der einmündenden Ortsstraße „Im Mittelgewann“ (Misch- und Gewerbegebiet) führen zu Staubildungen auf der Ortsstraße in der Verkehrsspitzenstunde.

Im 5-Jahres-Zeitraum von 2004 bis 2009 wurden im Bereich der Baumaßnahme (Knoten Mittelgewann) bei 8 registrierten Unfällen insgesamt 5 Personen verletzt, davon eine schwer. 7 Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen und Kreuzen der Fahrbahn. Die genannten Unfälle sind wesentlich zurückzuführen auf die unmittelbare Nähe zum Knoten B 469 AS Kleinheubach und die eingeschränkten Sichtverhältnisse.

## Kreisstraße Mil 4

Die Kreisstraße bindet ca. 600 m östlich des Knotens B 469 AS Kleinheubach an die St 2310 an. Dadurch ergeben sich für die Fahrrichtungen Aschaffenburg, Amorbach und die Ortsumfahrung Miltenberg Umwege von etwa 1,5 km, die für die Gemeinde Rüdenu und insbesondere für die südwestlich der AS Kleinheubach gelegenen Gewerbebetriebe nachteilig sind. Zudem ist die Kr Mil 4 mit ca. 5 m befestigter Breite für eine verkehrliche Entwicklung oder für regelmäßigen Schwerverkehr nur bedingt geeignet.

## Radfahr- und Fußgängerkehr

Für die Fahrbeziehung von Großheubach nach Amorbach und Kleinheubach (Gebiet Mittelgewann) steht dem Radfahr- und Fußgängerkehr an der St 2441 lediglich bis zum Ende der Mainbrücke Heubach ein straßenbegleitender Weg zur Verfügung. Ab der Mainbrücke muss dieser zur Querung der Bahnlinie entweder auf direktem Wege die Fahrbahn der mit ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag hoch belasteten St 2441 bis zum Knoten Mittelgewann (ca. 400 m) benutzen oder den Umweg (bis zu 1.800 m Mehrstrecke) über den Bahnübergang in Kleinheubach in Kauf nehmen.

Auch für den innergemeindlichen Radfahr- und Fußgängerkehr besteht ebenfalls nur am Bahnübergang und an der St 2441 eine Möglichkeit zur Querung der Bahnlinie. Es hat sich daher an der Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ ein Trampelpfad ausgebildet, an dem die Bahnlinie regelwidrig höhengleich gequert wird. Dieses Überschreiten der Gleise stellt jedoch ebenfalls ein enormes Sicherheitsrisiko dar.

## **2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Der Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach liegt in der Region 1, Bayerischer Untermain, am östlichen Einzugsbereich des Rhein-Main-Gebietes. Der Wirtschaftsstandort Bayerischer Untermain hängt ganz entscheidend von der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur ab. Eine schnelle und sichere Verkehrsanbindung an die Großräume Rhein-Main und Stuttgart-Heilbronn sowie an die Oberzentren Aschaffenburg, Darmstadt und Hanau sind für die Region von zentraler Bedeutung.

Ziel der Baumaßnahme ist es, im Einzugsbereich des Mittelzentrums Miltenberg als auch des Doppelzentrums Heubach eine verkehrlich nachhaltige Leistungsfähigkeit am zentralen Verknüpfungspunkt B 469 AS Kleinheubach zu gewährleisten, die überregionalen und regionalen bedeutsamen Verkehrsachsen zu stärken, Unfallschwerpunkte zu beseitigen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern sowie einen angemessenen verkehrsgerechten und -sicheren Anschluss von Kleinheubach und Rüdenu sicherzustellen. Die Baumaßnahme entspricht damit den im Regionalplan festgeschriebenen Zielen und Grundsätzen.

## 2.3 Anforderungen an die Straßen-Infrastruktur

Der Knoten B 469 AS Kleinheubach stellt ein zentrales Verknüpfungssystem der wichtigsten Hauptverkehrsverbindungen im Landkreis Miltenberg dar. Infolge der Ortsumfahrung Miltenberg haben sich die Verkehrsströme aus dem Raum Miltenberg / Bürgstadt als auch von der stark belasteten Ortsstraße „Breitendieler Straße“ (vor Fertigstellung der OU Miltenberg kürzeste Verbindung von der B 469 Amorbach durch das Gewerbegebiet nach Miltenberg, siehe Unterlage 2.2.1) auf die St 2441 verlagert. Der gegenwärtige Ausbauzustand des Knotens B 469 AS Kleinheubach und die störenden Einflüsse des unmittelbar angrenzenden Knotens Mittelgewann an der St 2441 führen bei dem bestehenden hohen Verkehrsaufkommen zu Stauungen und ständigen Verkehrsgefährdungen.

Ziel der vorgesehenen Baumaßnahme ist es, bestehende Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsdefizite zu beseitigen und dem Verkehrsteilnehmer ein Knotenpunktsystem zu bieten, das den bestehenden und künftigen Anforderungen nachhaltig gerecht wird. Des Weiteren soll mit der Maßnahme die verkehrliche Anbindung Rüdenaus und der südwestlich am Knotenpunkt B 469 AS Kleinheubach gelegenen Gewerbebetriebe verbessert werden.

Die volle Verkehrswirksamkeit der Ortsumfahrung Miltenberg kann aber nur erreicht werden, wenn der Kreuzungsverkehr aus dem Gewerbegebiet Mittelgewann an der St 2441 an dieser verkehrlich äußerst ungünstigen Stelle wegfällt und der Verkehr am Knoten B 469 AS Kleinheubach sicher und leistungsfähig abgeführt wird. Eine Verlegung der Anbindung Kleinheubachs (Gewerbe- und Mischgebiet Mittelgewann) ist auch deshalb notwendig, weil infolge der Neuansiedelung von Märkten der Verkehr aus dem Gebiet Mittelgewann stark zunehmen wird. Ständige Stauungen würden die Attraktivität dieser Gewerbeflächen bzw. Märkte erheblich schmälern. Auch der infolge der Ortsumfahrung Miltenberg stärker belasteten Achse B 469 Amorbach - St 2441 Großheubach / OU Miltenberg muss im Rahmen des Knotenpunktsumbaus Rechnung getragen werden, so dass eine Direktführung („Underfly“) erforderlich wird.

Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept wird sich somit die Sicherheit und Leistungsfähigkeit an diesem zentralen Verkehrsknotenpunkt deutlich verbessern. Im Knoten B 469 AS Kleinheubach wird an Zufahrten der Bundes- und Staatsstraßen die Qualitätsstufe A bzw. B, an der Zufahrt Kleinheubach/Rüdenu die Qualitätsstufe D nach HBS 2001 erreicht und damit an den Hauptzufahrten eine gute bis sehr gute, an der Zufahrt Kleinheubach/Rüdenu eine ausreichend nachhaltige Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt sichergestellt. Die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Knotenpunktssystems stellt heute aufgrund der Vielzahl bestehender Kreisverkehrsplätze überhaupt kein Problem mehr dar. Im Gegenteil, der große Kreisverkehrsplatz wirkt wie eine zentrale Verkehrsdrehscheibe, von der aus in alle Richtungen abgefahren werden kann.

Wesentlicher Bestandteil des Konzeptes zur Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit ist auch die Herstellung einer neuen Unterführung an der Bahnlinie, um dem Radfahr- und Fußgängerverkehr in Richtung Amorbach und Gebiet Mittelgewann von der stark befahrenen St 2441 abzuleiten und ihm eine sichere Querung der Bahnlinie anzubieten.

## Verkehrsdaten

Die Verkehrsbelastungen der Knotenpunktzufahrten am Knoten B 469 AS Kleinheubach (Tabellen 4-7) liegen bereits deutlich über den Durchschnittswerten (Tabelle 3) und nahezu schon im Grenzbereich der Verkehrsbelastung für einbahnig zweistreifige Straßenquerschnitte, die etwa bei 20.000 Kfz/24 h liegt.

Tabelle 3: Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) und Schwerverkehre (SV) der Verkehrszählungen 2000 und 2005

		Verkehrszählung 2000			Verkehrszählung 2005			Veränderung	
		DTV [Kfz/24 h]	SV [Kfz/24 h]	SV-Anteil [%]	DTV [Kfz/24 h]	SV [Kfz/24 h]	SV-Anteil [%]	DTV [%]	SV [%]
<b>Bayern</b>	Bundesstr.	9.165	782	8,5	9.424	871	9,2	+ 2,8	+11,4
	Staatsstr.	3.176	236	7,4	3.822	238	6,2	+20,3	+ 0,8
<b>Unterfranken</b>	Bundesstr.	9.162	683	7,5	9.388	722	7,7	+ 2,5	+ 5,7
	Staatsstr.	3.458	196	5,7	3.566	192	5,4	+ 3,1	- 2,0

## B 469 Richtung Aschaffenburg

Gegenüber der Verkehrszählung 2000 weist die Zählung 2005 einen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf. Im Zähljahr 2005 gab es zahlreiche Baustellen an der B 469 und im Raum Miltenberg, was zu einer großen Menge an Ausweichverkehr geführt hat, der bei der Zählung nicht erfasst werden konnte.

Aufgrund des Rückganges der Verkehrsmenge zwischen den Zähljahren 2000 und 2005 wird als Grundlage für die Verkehrsprognose auf die Verkehrsdaten der eingerichteten Dauerzählstelle (B 469 Abschnitt 440 Station 3,622, in Höhe des Rastplatzes) zurückgegriffen. Zwischen den Jahren 2006 und 2009 hat hier der Verkehr im Durchschnitt jährlich um etwa 1 % zugenommen. Diese Zunahme wird auf das Zielprognosejahr 2025 linear extrapoliert (Basis Zähljahr 2010).

Tabelle 4: Verkehrsmengen B 469 Richtung Aschaffenburg

	B 469 Richtung Aschaffenburg			
	DTV	SV	SV-Anteil	Ø jährliche Zunahme
	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]
allg. SVZ 2000	15.202	1.233	8,1	--
allg. SVZ 2005	14.230	1.432	10,1	-1,3
Dauerzählstelle 2006	14.703	1.514	10,3	3,3
Dauerzählstelle 2007	14.901	1.580	10,6	1,3
Dauerzählstelle 2008	14.803	1.581	10,7	-0,7
Dauerzählstelle 2009	15.129	1.560	10,3	2,2
allg. SVZ 2010	15.615	1.565	10,6	3,2
Prognose 2025	18.126	1.813	10,0	1,0



## B 469 Richtung Amorbach

Gegenüber der Verkehrszählung 2000 weist die Zählung 2005 einen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf. Im Zähljahr 2005 gab es zahlreiche Baustellen an der B 469 und im Raum Miltenberg, was zu einer großen Menge an Ausweichverkehr geführt hat, der bei der Zählung nicht erfasst werden konnte.

Die Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg im Jahre 2008 hat an der B 469 Amorbach eine außerordentliche Zunahme des Verkehrsaufkommens bewirkt. So hat an der Dauerzählstelle (B 469 Abschnitt 460 Station 1,007, zwischen Bauende der Maßnahme und B 469 AS Breitendiel) der Verkehr im Jahr nach der Verkehrsfreigabe sprunghaft um über 10 % zugenommen (Zunahme in den Jahren zuvor im Durchschnitt jährlich etwa 1-4 %). Ausgehend von der letzten allgemeinen Verkehrszählung wird für das Zielprognosejahr 2025 eine lineare Zunahme des Verkehrs von jährlich 2,8 % angenommen.

Tabelle 5: Verkehrsmengen B 469 Richtung Amorbach

	<b>B 469 Richtung Amorbach</b>			
	DTV	SV	SV-Anteil	Ø jährliche Zunahme
	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]
allg. SVZ 2000	12.161	1.012	8,3	--
allg. SVZ 2005	10.821	853	7,9	-2,3
Dauerzählstelle 2006	10.637	879	8,3	-1,7
Dauerzählstelle 2007	11.036	925	8,4	3,7
Dauerzählstelle 2008	11.265	930	8,3	2,0
Dauerzählstelle 2009	12.436	920	7,4	10,4
allg. SVZ 2010	12.451	965	7,8	0,1
Prognose 2025	18.844	1.507	8,0	2,8

## St 2310 alt Richtung Miltenberg

An der St 2310 alt ist in Nähe zur Baumaßnahme keine Dauerzählstelle eingerichtet. Es liegen daher nur die Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung im 5-Jahres-Rhythmus bis 2010 vor, die in den beiden letzten Zählungen vor der Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg lediglich eine sehr geringe Zunahme mit einem jährlichen Durchschnitt von 0,3 % aufweisen.

Die Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg im Jahre 2008 hat eine Verkehrsverlagerung von der St 2310 alt hin zur St 2441 bewirkt. Im Hinblick auf die über die St 2310 alt bzw. die OU Miltenberg anvisierten Ziele des lokalen und überregionalen Verkehrs wird in Folge der OU Miltenberg für die St 2310 alt ein Verkehrsrückgang von ca. 4.800 Kfz/24 h (ca. 37 %) in Ansatz gebracht. Ausgehend von der letzten

allgemeinen Straßenverkehrszählung wird für das Zielprognosejahr 2025 eine lineare Zunahme von jährlich 1,6 % angenommen (entsprechend der Verkehrsentwicklung von 1995 bis 2000).

Tabella 6: Verkehrsmengen St 2310 alt Richtung Miltenberg

	St 2310 alt Richtung Miltenberg			
	DTV	SV	SV-Anteil	Ø jährliche Zunahme
	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]
allg. SVZ 1995	11.875	746	6,3	--
allg. SVZ 2000	12.833	782	6,1	1,6
allg. SVZ 2005	13.000	-- <sup>1)</sup>	-- <sup>1)</sup>	0,3
Annahme 2008				
- vor Verkehrsfreigabe OU Miltenberg	13.117	787	6,0	0,3
- nach Verkehrsfreigabe OU Miltenberg	8.286 (-4.831)	497	6,0	--
allg. SVZ 2010	8.336	496	6,0	0,3
Prognose 2025	10.577	635	6,0	1,6

<sup>1)</sup> SV-Daten in 2005 nicht erfasst

### St 2441 Richtung Großheubach

An der St 2441 ist in Nähe zur Baumaßnahme keine Dauerzählstelle eingerichtet. Es liegen daher nur die Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung in 5-Jahres-Rhythmus bis 2010 vor.

Die Verkehrsfreigabe der OU Miltenberg im Jahre 2008 hat eine Verkehrsverlagerung von der St 2310 alt hin zur St 2441 bewirkt. Hierfür wird für die St 2441 ein Verkehrszuwachs von ca. 4.800 Kfz/24 h in Ansatz gebracht. Ausgehend von der letzten allgemeinen Straßenverkehrszählung wird für das Zielprognosejahr 2025 eine lineare Zunahme von jährlich 1,7 % angenommen (entsprechend etwa der durchschnittlichen jährlichen Entwicklung von 1995 bis 2008).

Tabella 7: Verkehrsmengen St 2441 Richtung Großheubach

	St 2441 Richtung Großheubach			
	DTV	SV	SV-Anteil	Ø jährliche Zunahme
	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]
allg. SVZ 1995	9.993	494	4,9	--
allg. SVZ 2000	11.999	652	5,4	3,7
allg. SVZ 2005	12.088	616	5,1	0,1
Annahme 2008				
- vor Verkehrsfreigabe OU Miltenberg	12.794	640	5,0	1,9
- nach Verkehrsfreigabe OU Miltenberg	17.625 (+4.831)	881	5,0	--
allg. SVZ 2010	18.309	1.285	7,0	1,9
Prognose 2025	23.571	1.179	5,0	1,7

## Kr Mil 4 Richtung Rüdenau

An der Kr Mil 4 ist in Nähe zur Baumaßnahme keine Dauerzählstelle eingerichtet. Es liegen daher nur die Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung in 5-Jahres-Rhythmus bis 2005 vor.

Der Verkehr auf der Kreisstraße hat zwischen den Jahren 2000 und 2005 deutlich abgenommen, für 2010 ist hingegen wieder eine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. Unter der Annahme einer allgemeinen Zunahme des Verkehrs wird ausgehend vom Zähljahr 2010 für das Zielprognosejahr 2025 eine lineare Zunahme von jährlich 1,0 % angenommen (entsprechend etwa der durchschnittlichen jährlichen Entwicklung von 1995 bis 2000).

Tabelle 8: Verkehrsmengen Kr Mil 4 Richtung Rüdenau

	<b>Kr Mil 4 Richtung Rüdenau</b>			
	DTV	SV	SV-Anteil	Ø jährliche Zunahme
	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[%]	[%]
allg. SVZ 1995	1.088	40	3,7	--
allg. SVZ 2000	1.132	58	5,1	0,8
allg. SVZ 2005	971	41	4,2	-3,0
allg. SVZ 2010	1.359	67	4,9	7,0
Prognose 2025	1.578	79	5,0	1,0

## **2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch den flüssigeren Verkehrsablauf am Knotenpunkt und mit neueren, ebenen Fahrbahnbelägen ist mit einer Reduzierung der Lärm- und Abgas-Emissionen zu rechnen.

### 3. Begründung des Vorhabens – Variantenvergleich

#### 3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten

Zur Erreichung der in Ziffer 1.1 genannten Planungsziele wurden die nachfolgend beschriebenen Varianten untersucht:

Varianten A - F: - Ertüchtigung der Anschlussstelle.  
- Verlegung der Anbindung Kleinheubachs an die St 2370 bzw. Kr Mil 4.

Variante G: - integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem plangleichen Gesamtknoten (groß- und mittelarmiger Kreisverkehrsplatz).

Varianten 1 - 3: - integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem teilplanfreien Gesamtknoten (groß- und mittelarmiger Kreisverkehrsplatz) mit „Underfly / Overfly“ einer Hauptverkehrsachse.

sowie:

Variante R1: - Geh- und Radweg an der St 2441 zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann.

Variante R2: - Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg.

Als Hauptbeurteilungskriterium ist die nachhaltige verkehrliche Leistungsfähigkeit (mindestens Qualitätsstufe C nach HBS) an allen Knotenpunktszufahrten) vorausgesetzt worden. Sofern eine der o. g. Varianten dieses Kriterium nicht erfüllt, ist sie zwingend auszuschließen (K.O.-Kriterium). Weiteres entscheidendes Kriterium in der Beurteilung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Außerdem spielt in der Beurteilung der Varianten die zweckmäßige Anbindung des Gewerbegebietes Mittelgewann eine entscheidende Rolle.

Die nachstehend untersuchten Varianten A bis 3 zum Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach bieten selbst keinen Lösungsansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahr- und Fußgängerverkehr) an der Staats- und Bundesstraße. Die Maßnahmen, die hierzu zu ergreifen sind, sind daher ergänzend zu den Varianten A bis 3 zu sehen und dem Grunde nach auf alle Varianten übertragbar. Die Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr an der Staats- und Bundesstraße erfolgt daher gesondert (Kap. 3.1.12) und nimmt keinen Einfluss auf die Bewertung der Varianten A bis 3.

### 3. Begründung des Vorhabens – Variantenvergleich

#### 3.1 Beschreibung der Plantrasse und der Varianten

Zur Erreichung der in Ziffer 1.1 genannten Planungsziele wurden die nachfolgend beschriebenen Varianten untersucht:

Varianten A - F:       - Ertüchtigung der Anschlussstelle.  
                              - Verlegung der Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 bzw. Kr Mil 4.

Variante G:            - integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem plangleichen Gesamtknoten (großer, 5-armiger Kreisverkehrsplatz).

Varianten 1 - 3:       - integrierter Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in einem teilplanfreien Gesamtknoten (großer, 5-armiger Kreisverkehrsplatz) mit „Underfly / Overfly“ einer Fahrbeziehung.

sowie:

Variante R1:           - Geh- und Radweg an der St 2441 zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann.

Variante R2:           - Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg.

Als Hauptbeurteilungskriterium ist die nachhaltige verkehrliche Leistungsfähigkeit (mindestens Qualitätsstufe C nach HBS 2001 an allen Knotenpunktszufahrten) vorausgesetzt worden. Sofern eine der o. g. Varianten A bis 3 dieses Kriterium nicht erfüllt, ist sie zwingend auszuschließen (~~K.O.~~ - Kriterium). Weiteres entscheidendes Kriterium in der Beurteilung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Außerdem spielt in der Beurteilung der Varianten die zweckmäßige Anbindung des Gewerbegebietes Mittelgewann eine entscheidende Rolle.

Die nachstehend untersuchten Varianten A bis 3 zum Umbau der Anschlussstelle Kleinheubach bieten selbst keinen Lösungsansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahr- und Fußgängerverkehr) an der Staats- und Bundesstraße. Die Maßnahmen, die hierzu zu ergreifen sind, sind daher ergänzend zu den Varianten A bis 3 zu sehen und dem Grunde nach auf alle Varianten übertragbar. Die Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr an der Staats- und Bundesstraße erfolgt daher gesondert (Kap. 3.1.12) und nimmt keinen Einfluss auf die Bewertung der Varianten A bis 3.

### 3.1.0 Variante Planungsnullfall

Der Planungs-Nullfall sieht am Knoten B 469 AS Kleinheubach sowie am Knoten St 2441 Mittelgewann keinerlei bauliche Maßnahmen, d. h. die Beibehaltung des derzeitigen Status quo bis zum Erreichen des Zielprognosejahres 2025, vor.

Die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte ist bereits heute grenzender. Insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten bilden sich bei den Einbiegeverkehren aufgrund der hohen Verkehrsdichte erhebliche Rückstauungen. Mit zunehmender Verkehrsentwicklung bis zum Zielprognosejahr 2025 würde sich diese Situation noch drastisch verschärfen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind die beiden Knotenpunkte ebenfalls auffällig, insbesondere im Unfalltyp Kreuzen / Einbiegen (fast 60 % alle Unfälle im Zeitraum 2004-2009). Auch hier ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Verkehrsentwicklung eine weitere Verschlechterung des Unfallgeschehens eintreten wird.

Die Beibehaltung des derzeitigen Zustandes würde durch stetige Staubildungen eine erhöhte Belastung der Anwohner und Verkehrsteilnehmer durch Lärm und Abgase bewirken und das Verkehrsunfallrisiko deutlich erhöhen.



Bild 5: Variante Planungs-Nullfall (bestehendes Straßennetz)

### 3.1.0 Variante Planungsnullfall

Der Planungs-Nullfall sieht am Knoten B 469 AS Kleinheubach sowie am Knoten St 2441 Mittelgewann keinerlei bauliche Maßnahmen, d. h. die Beibehaltung des derzeitigen Status quo bis zum Erreichen des Zielprognosejahres 2025, vor.

Die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte ist bereits heute grenzwertig. Insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten bilden sich bei den Einbiegeverkehren aufgrund der hohen Verkehrsdichte erhebliche Rückstauungen. Mit zunehmender Verkehrsentwicklung bis zum Zielprognosejahr 2025 würde sich diese Situation noch drastisch verschärfen.

Auch das zwischenzeitlich angelegte Provisorium (kleiner Kreislauf an der St 2310) bietet lediglich dem Strom Aschaffenburg - Großheubach durch die Vermeidung des Linkseinbiegens eine verbesserte Verkehrsführung an. Eine für alle Fahrbeziehungen nachhaltig verbesserte Leistungsfähigkeit ist durch das Provisorium nicht zu erreichen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind die beiden Knotenpunkte ebenfalls auffällig, insbesondere im Unfalltyp Kreuzen / Einbiegen (fast 60 % alle Unfälle im Zeitraum 2004-2009). Auch hier ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Verkehrsentwicklung eine weitere Verschlechterung des Unfallgeschehens eintreten wird.

Die Beibehaltung des derzeitigen Zustandes würde durch stetige Staubildungen eine erhöhte Belastung der Anwohner und Verkehrsteilnehmer durch Lärm und Abgase bewirken und das Verkehrsunfallrisiko deutlich erhöhen.



Bild 3: Variante Planungs-Nullfall (bestehendes Straßennetz)

### 3.1.1 Variante A

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Ausstattung des Knotens mit einer Lichtsignalanlage.

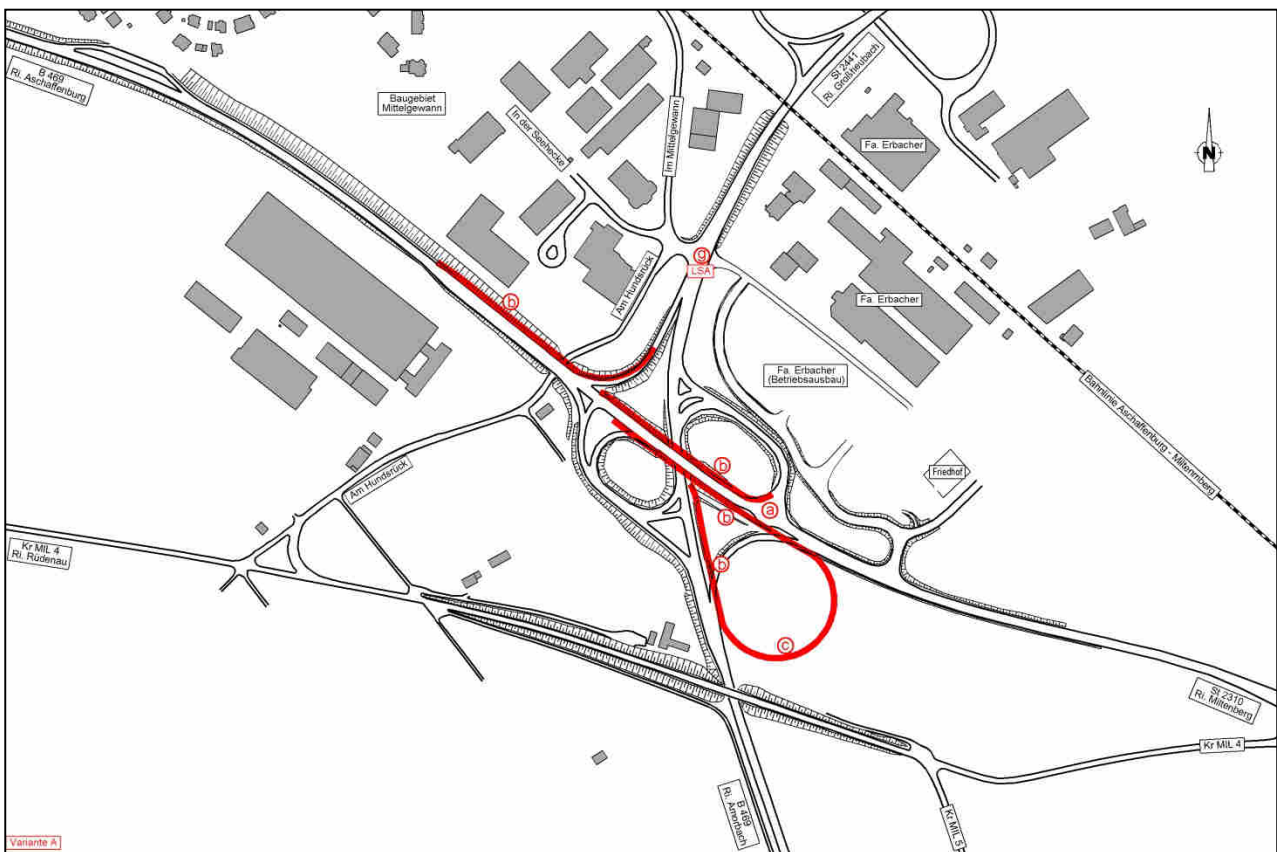


Bild 4: Variante A



## **Beschreibung und Bewertung der Variante A**

### **Machbarkeit**

Variante A wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Eine Lichtsignalanlage am Knoten Mittelgewann (g) wäre ausreichend leistungsfähig (Qualitätsstufe D nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Büro T+T im Mai 2011), jedoch würde auf der St 2441 der Rückstau südlich bis zur Einfahrtsrampe der St 2310/B 469 reichen, nördlich sogar die Einfahrtrampe von der Ortsstraße Hauptstraße deutlich überstauen. Der Verkehrszustand am Knoten Mittelgewann wäre zwar noch stabil, die Lichtsignalanlage würde sich aber im Grenzbereich ihrer Kapazität bewegen. Die Rückstauungen auf der St 2441 lassen eine nachteilige Wirkung auf den Verkehrsfluss an den beiden benachbarten Knotenpunkten an der St 2441 erwarten. Darüber hinaus würde eine Lichtsignalanlage am Knoten Mittelgewann die Streckencharakteristik der B 469/St 2441/St 2309 unterbrechen und damit der Netzfunktion dieser bedeutsamen Verkehrsachse widersprechen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(Bewertung –)

### **Verkehrssicherheit**

Am Knoten B 469 AS Kleinheubach ließen sich nicht alle Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen. Insbesondere das in den vergangenen Jahren vermehrt zu Unfällen führende Linkseinbiegen würde bei dieser Variante bestehen bleiben.

(Bewertung –)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung –)

### **Umwegigkeit**

Eine Umwegigkeit für die Anbindung Kleinheubachs ergäbe sich durch diese Variante nicht.

(Bewertung ++)

### **Doppelschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante A wäre machbar. Die Lichtsignalanlage am Knoten Mittelgewann läge jedoch im Grenzbereich ihrer Kapazität. Die sich hieraus ergebenden Rückstauungen als auch die kurze Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme lassen während der Verkehrsspitzenzeit im Gesamtbild nur eine unbefriedigende verkehrliche Leistungsfähigkeit erwarten. Auch wären die weiteren gesetzten Planungsziele mit dieser Variante nur unzureichend erreichbar.

Die Variante wird daher nicht weiter verfolgt.

(Gesamtbewertung –)

### 3.1.2 Variante B

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Umbau des Knotens zu einem kleinen Kreisel.

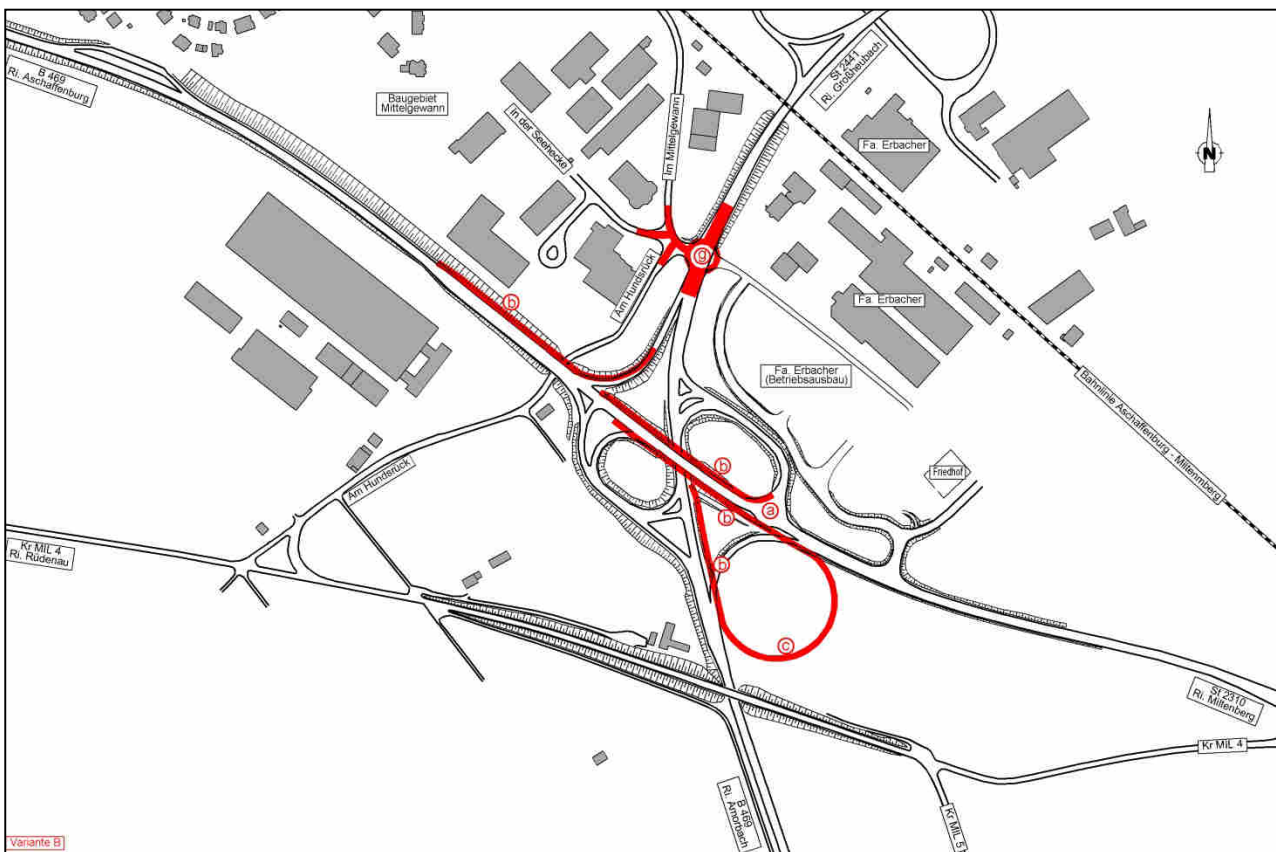


Bild 5: Variante B

## Beschreibung und Bewertung der Variante B

### **Machbarkeit**

Variante B wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein Kreisverkehr am Knoten Mittelgewann (g) würde den Hauptverkehr vom Amorbach - Großheubach (OU Miltenberg) zum erliegen bringen (Qualitätsstufe F nach BSS 2001, Verkehrsuntersuchung Staatliches Bauamt im Okt. 2011) und somit auch die Leistungsfähigkeit des unmittelbar benachbarten Knotens B 469 AS Kleinheubach nachteilig beeinflussen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsachse von Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Verkehrssicherheit**

Am Knoten B 469 AS Kleinheubach ließen sich nicht alle Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen. Insbesondere das in den vergangenen Jahren vermehrt zu Unfällen führende Linkseinbiegen würde bei dieser Variante bestehen bleiben.

(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbezone ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Eine Umwegigkeit für die Anbindung Kleinheubachs ergäbe sich durch diese Variante nicht.

(ohne Bewertung)

### **Doppelerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelerschließung führen.

(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante B wäre machbar, jedoch verkehrlich nicht leistungsfähig (K.O. - Kriterium).

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante B**

### **Machbarkeit**

Variante B wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein Kreisverkehr am Knoten Mittelgewann (g) würde den Hauptverkehrsstrom Amorbach - Großheubach (OU Miltenberg) zum Erliegen bringen (Qualitätsstufe F nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Staatliches Bauamt im Okt. 2011) und somit auch die Leistungsfähigkeit des unmittelbar benachbarten Knotens B 469 AS Kleinheubach nachteilig beeinflussen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(~~K.O.~~ - Kriterium, Bewertung --)

### **Verkehrssicherheit**

Am Knoten B 469 AS Kleinheubach ließen sich nicht alle Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen. Insbesondere das in den vergangenen Jahren vermehrt zu Unfällen führende Linkseinbiegen würde bei dieser Variante bestehen bleiben.

(Bewertung -)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung -)

### **Umwegigkeit**

Eine Umwegigkeit für die Anbindung Kleinheubachs ergäbe sich durch diese Variante nicht.

(Bewertung ++)

### **Doppelerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelerschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante B wäre machbar, jedoch verkehrlich nicht leistungsfähig (~~K.O.~~ - Kriterium).

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.3 Variante C

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Anbindung von Kleinheubach mit einer Einmündung an die St 2310.

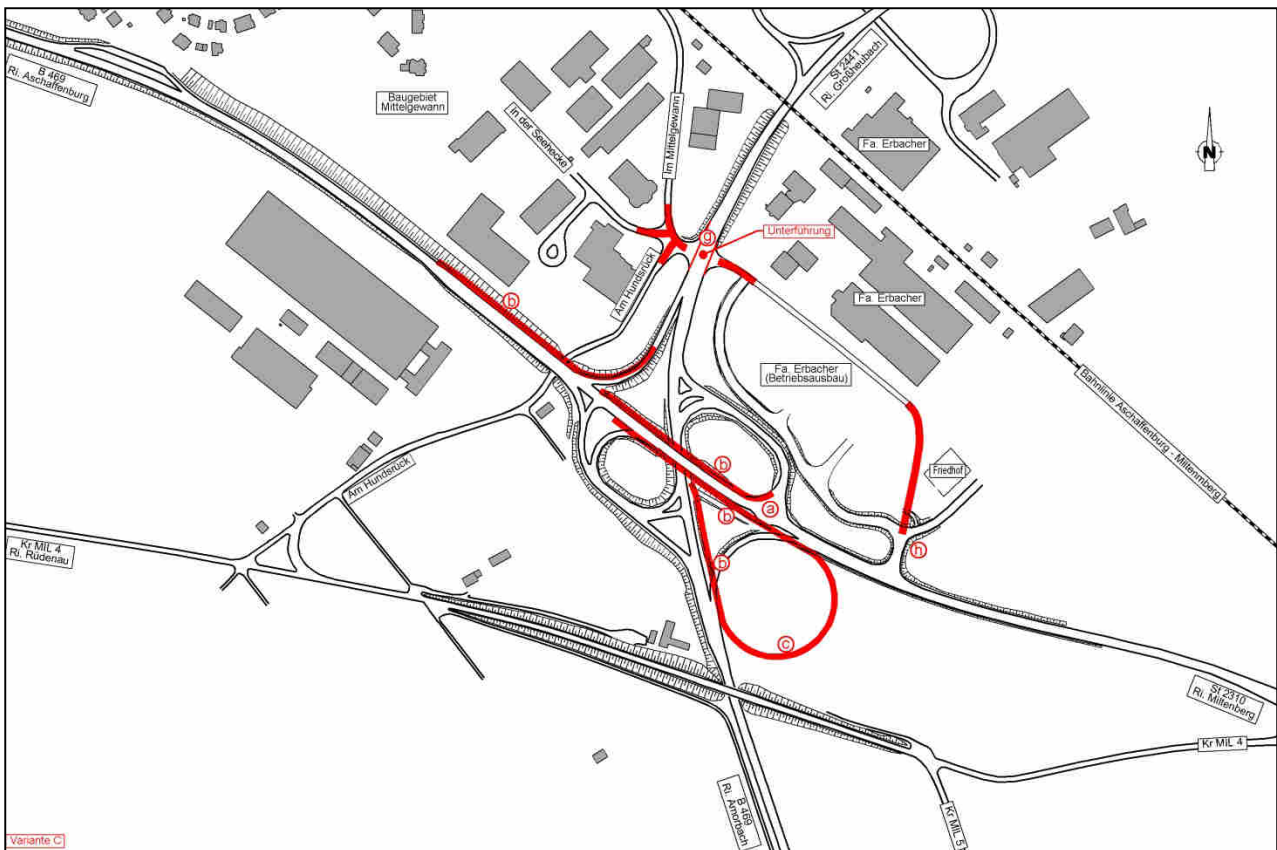


Bild 6: Variante C

## Beschreibung und Bewertung der Variante C

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.  
(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 hätte zur Folge, dass der Verkehrsstrom zur Gemeinde und zu den Gewerbebetrieben am Knoten Friedhofstrasse verpflichtet links abbiegen müsste. Insbesondere in Verkehrsspitzenzeiten wären Rückstausungen bis in die Anschlussstelle der B 469 zu erwarten. Auch würde die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 469 in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 30 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die mangelhafte Leistungsfähigkeit würde zu weiteren Defiziten in der Verkehrssicherheit führen.

(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abbiegevorgänge nicht eindeutig begreifbar.

(ohne Bewertung)

### **Doppelschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelschließung führen.

(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante C wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante C**

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O. - Kriterium~~, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 hätte zur Folge, dass der Verkehrsstrom zur Gemeinde und zu den Gewerbebetrieben am Knoten Friedhof (h) wartepflichtig links abbiegen müsste. Insbesondere in Verkehrsspitzenzeiten wären Rückstauungen bis in die Anschlussstelle der B 469 zu erwarten. Auch würde die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 469 in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(Bewertung -)

### **Verkehrssicherheit**

Die mangelhafte Leistungsfähigkeit würde zu weiteren Defiziten in der Verkehrssicherheit führen.

(Bewertung -)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung -)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abbiegevorgänge nicht eindeutig begreifbar.

(Bewertung -)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante C wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O. - Kriterium~~). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.4 Variante D

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
  - (d) Bau einer Rampe zur St 2310 für die Fahrbeziehung Amorbach - Miltenberg.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Anbindung von Kleinheubach mit einem kleinen Kreisel an die St 2310.



Bild 7: Variante D



## Beschreibung und Bewertung der Variante D

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.  
(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsastes des der Anschlussstelle der B 469 würde in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.  
Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.  
Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
(ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die mangelhafte Leistungsfähigkeit würde zu weiteren Defiziten in der Verkehrssicherheit führen.  
(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe läße sich mit dieser Variante nicht erreichen.  
(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abzwegvorgänge nicht eindeutig begreifbar.  
(ohne Bewertung)

### **Doppelschließung**

Durch den Bau der Rampe zur St 2310 (d) käme es zu Doppelschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.  
(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante D wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
Die Variante scheidet daher aus.  
(Gesamtbewertung --)

## Beschreibung und Bewertung der Variante D

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O.~~ - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 469 würde in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(Bewertung -)

### **Verkehrssicherheit**

Die mangelhafte Leistungsfähigkeit würde zu weiteren Defiziten in der Verkehrssicherheit führen.

(Bewertung -)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung -)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abbiegevorgänge nicht eindeutig begreifbar.

(Bewertung -)

### **Doppelerschließung**

Durch den Bau der Rampe zur St 2310 (d) käme es zu Doppelschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.

(Bewertung -)

### **Gesamtbewertung**

Variante D wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O.~~ - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.5 Variante E

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
  - (d) Bau einer Straßenverbindung von der B 469 zur St 2310 zur Vermeidung von Linksein- und Linksabbiegem.
  - (f) Anbindung der Kreisstraße Mil 4 mit einem kleinen Kreisel an die B 469.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Anbindung von Kleinheubach mit einem kleinen Kreisel an die St 2310.

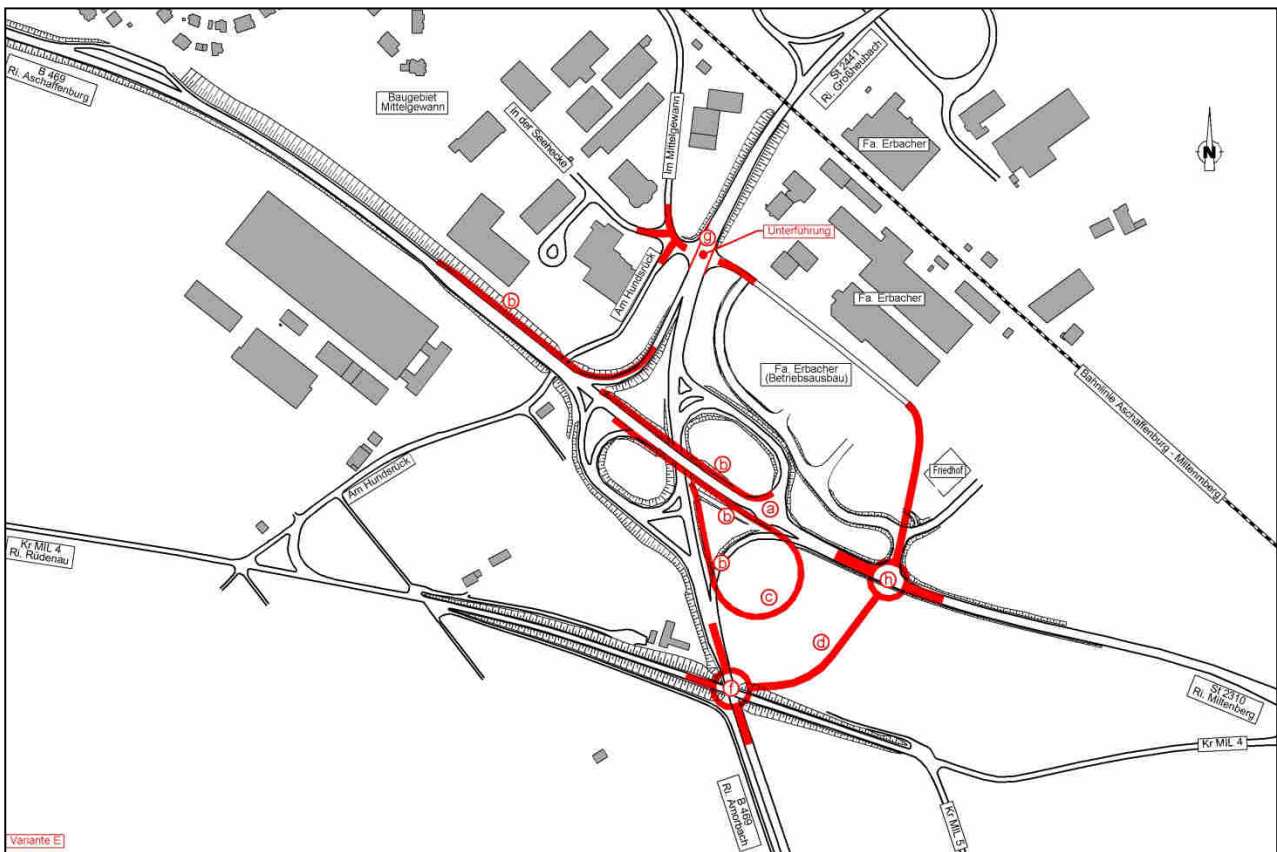


Bild 8: Variante E

## Beschreibung und Bewertung der Variante E

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.  
(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Variante sieht die Anbindung der Kreisstraße Mil 4 an die B 99 mit einem Kreisverkehr vor (f). Ein Kreisverkehr an dieser Stelle würde allerdings auch den starken Verkehrsstrom Amorbach - Großheubach (OU Miltenberg) erheblich rückstauen. Auch durch die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle Mil 4/99 in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen. Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 1,5 km deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde. Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
(ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.  
(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Mit dem Kreisverkehr (f) ließe sich eine verbesserte Anbindung Rüdenaus jedoch nur in bzw. aus Richtung Amorbach erreichen.  
(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Umwegvorgänge nicht eindeutig begriffbar.  
(ohne Bewertung)

### **Doppelerschließung**

Durch den Bau der Straßenverbindung (d) käme es zu Doppelerschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.  
(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante E wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
Die Variante scheidet daher aus.  
(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante E**

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O. - Kriterium~~, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Variante sieht die Anbindung der Kreisstraße Mil 4 an die B 469 mit einem Kreisverkehr vor (f). Ein Kreisverkehr an dieser Stelle würde allerdings auch den Hauptverkehrsstrom Amorbach - Großheubach (OU Miltenberg) erheblich rückstauen. Auch würde die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 469 in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(Bewertung -)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenu**

Mit dem Kreisverkehr (f) ließe sich eine verbesserte Anbindung Rüdenaus jedoch nur in bzw. aus Richtung Amorbach erreichen.

(Bewertung +-)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abbiegevorgänge nicht eindeutig begreifbar.

(Bewertung -)

### **Doppelerschließung**

Durch den Bau der Straßenverbindung (d) käme es zu Doppelerschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.

(Bewertung -)

### **Gesamtbewertung**

Variante E wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O. - Kriterium~~). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.6 Variante F

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Rückbau des kleinen Kreisels an der St 2310.
  - (b) Bau der fehlenden Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen.
  - (c) Bau einer Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach.
  - (d) Anbindung der Kreisstraße Mil 4 an den kleinen Kreisel der St 2310.
  - (f) Anbindung der Kreisstraße Mil 4 mit Verbindungsrampen (Teilanschluss) an die B 469.
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Anbindung von Kleinheubach mit einem kleinen Kreisel an die St 2310.



Bild 9: Variante F

## Beschreibung und Bewertung der Variante F

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.  
(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Variante sieht die Anbindung der Kreisstraße Mil 4 an die B 99 mit Verbindungsrampen vor (f) und schafft eine Straßenverbindung (d) zum Kreisverkehrsplatz der St 2310 (h). Dadurch wäre eine Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Jedoch würde die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom nach Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 99 würde in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen. Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 1,5 km deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde. Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
(ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.  
(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Mit den Verbindungsrampen (f) ergäbe sich eine verbesserte Anbindung Rüdenaus jedoch nur in bzw. aus Richtung Amorbach zu erreichen.  
(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Umfahrungen nicht eindeutig begreifbar.  
(ohne Bewertung)

### **Doppelerschließung**

Durch den Bau der Verbindungsrampen (f) als auch der Straßenverbindung (d) käme es zu Doppelerschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.  
(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante F wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.  
Die Variante scheidet daher aus.  
(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante F**

### **Machbarkeit**

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an die St 2310 (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O.~~ - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die Variante sieht die Anbindung der Kreisstraße Mil 4 an die B 469 mit Verbindungsrampen vor (f) und schafft eine Straßenverbindung (d) zum Kreisverkehrsplatz an der St 2310 (h). Dadurch wäre eine Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Jedoch würde die Verflechtung des Verkehrs Großheubach - Kleinheubach mit dem starken Verkehrsstrom Aschaffenburg - Großheubach im Bereich des Kreuzungsbauwerkes der Anschlussstelle der B 469 würde in der Spitzenstunde den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit deutlich nachteilig beeinträchtigen.

Zudem wäre die Verflechtungsstrecke für die Hauptverkehrsströme Aschaffenburg nach Großheubach mit Amorbach nach Aschaffenburg mit ca. 150 m deutlich zu kurz, was sich in der Verkehrsspitze nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirken würde.

Insgesamt wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

(Bewertung -)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenu**

Mit den Verbindungsrampen (f) ließe sich eine verbesserte Anbindung Rüdenaus jedoch nur in bzw. aus Richtung Amorbach erreichen.

(Bewertung +-)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre aus Sicht des Marktes Kleinheubach und der betroffenen Gewerbetreibenden sehr umwegig und durch die mehrfachen Abbiegevorgänge nicht eindeutig begreifbar.

(Bewertung -)

### **Doppellerschließung**

Durch den Bau der Verbindungsrampen (f) als auch der Straßenverbindung (d) käme es zu Doppellerschließungen, was sich nachteilig auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage auswirken würde.

(Bewertung -)

### **Gesamtbewertung**

Variante F wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O.~~ - Kriterium). Zudem wäre bei dieser Variante keine nachhaltige Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)



### 3.1.7 Variante G

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Umbau der Anschlussstelle zu einem großen Kreisel.
  - (e) Bau der Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen für die Fahrbeziehung Großheubach - Aschaffenburg.
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Nordöstliche Anbindung von Kleinheubach an den großen Kreisel.

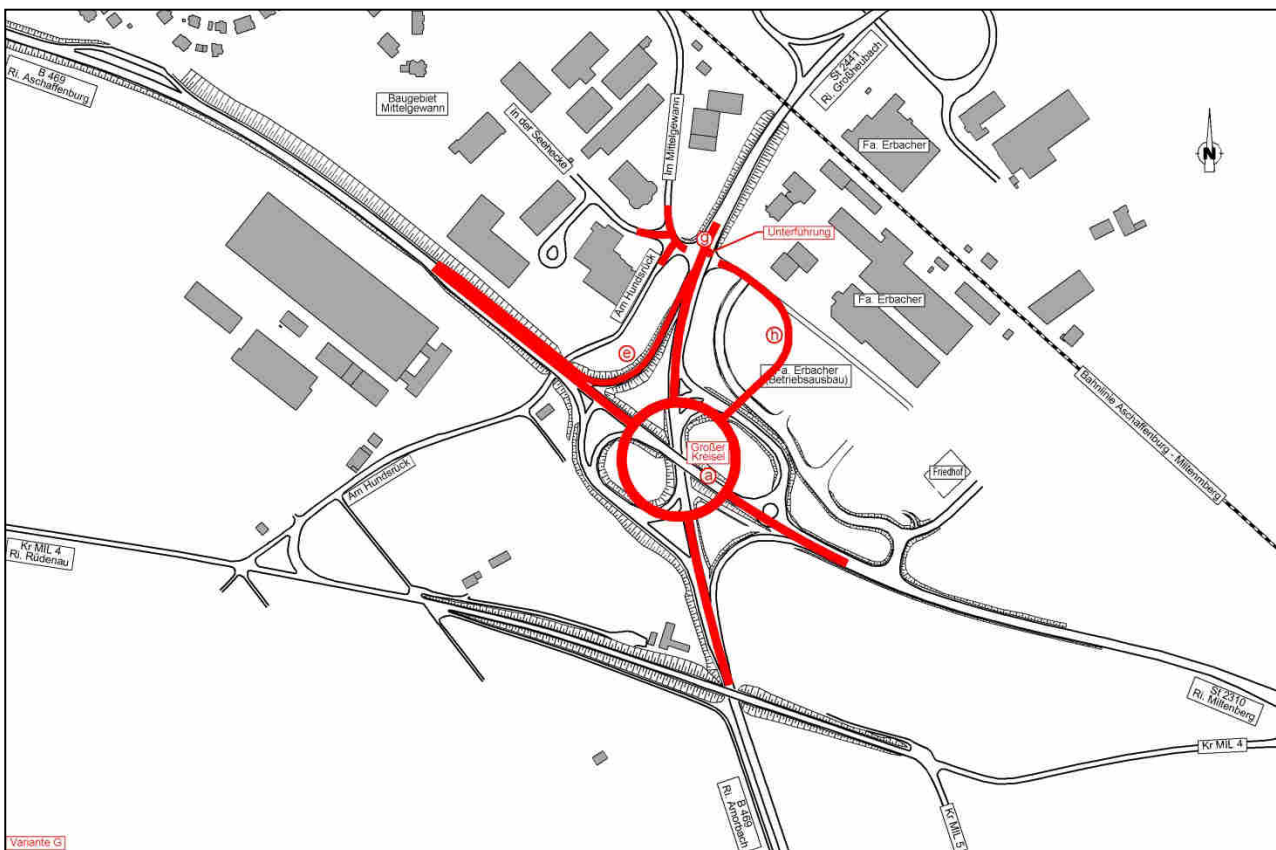


Bild 10: Variante G

## Beschreibung und Bewertung der Variante G

### **Machbarkeit**

Variante G sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit nordöstlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (h) vor.

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisverkehr (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar. (K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die für diese Variante durchgeführte Verkehrssimulation hat zum Ergebnis eine deutliche verkehrliche Überlastung (Verkehrsuntersuchung Büro Obermeyer, Jan. 2005).

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel deutlich begrenzbarer.

(ohne Bewertung)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen.

(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante G wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Zudem wäre die Variante nicht leistungsfähig.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante G**

### **Machbarkeit**

Variante G sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit nordöstlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (h) vor.

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisverkehr (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O.~~ - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Die für diese Variante durchgeführte Verkehrssimulation zeigt im Ergebnis eine deutliche verkehrliche Überlastung (Verkehrsuntersuchung Büro Obermeyer im Jan. 2005).

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(Bewertung --)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung -)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel deutlich begreifbarer.

(Bewertung +-)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante G wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O.~~ - Kriterium). Zudem wäre die Variante nicht leistungsfähig.

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.8 Variante 1

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Umbau der Anschlussstelle zu einem großen Kreisel.
  - (b) Zweistreifiger Ausbau der Kreiselfahrt B 469 aus Richtung Aschaffenburg.
  - (c) Bau einer Unterführung für die Fahrbeziehung Großheubach - Amorbach („Underfly“).
  - (d) Bau von Parallelrampen zwischen dem großen Kreisel und dem „Underfly“.
  - (e) Bau der Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen für die Fahrbeziehung Großheubach - Aschaffenburg.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Bau einer Unterführung für die Ortsstraße „Im Mittelgewann“.
  - (h) Nordöstliche Anbindung von Kleinheubach an den großen Kreisel.

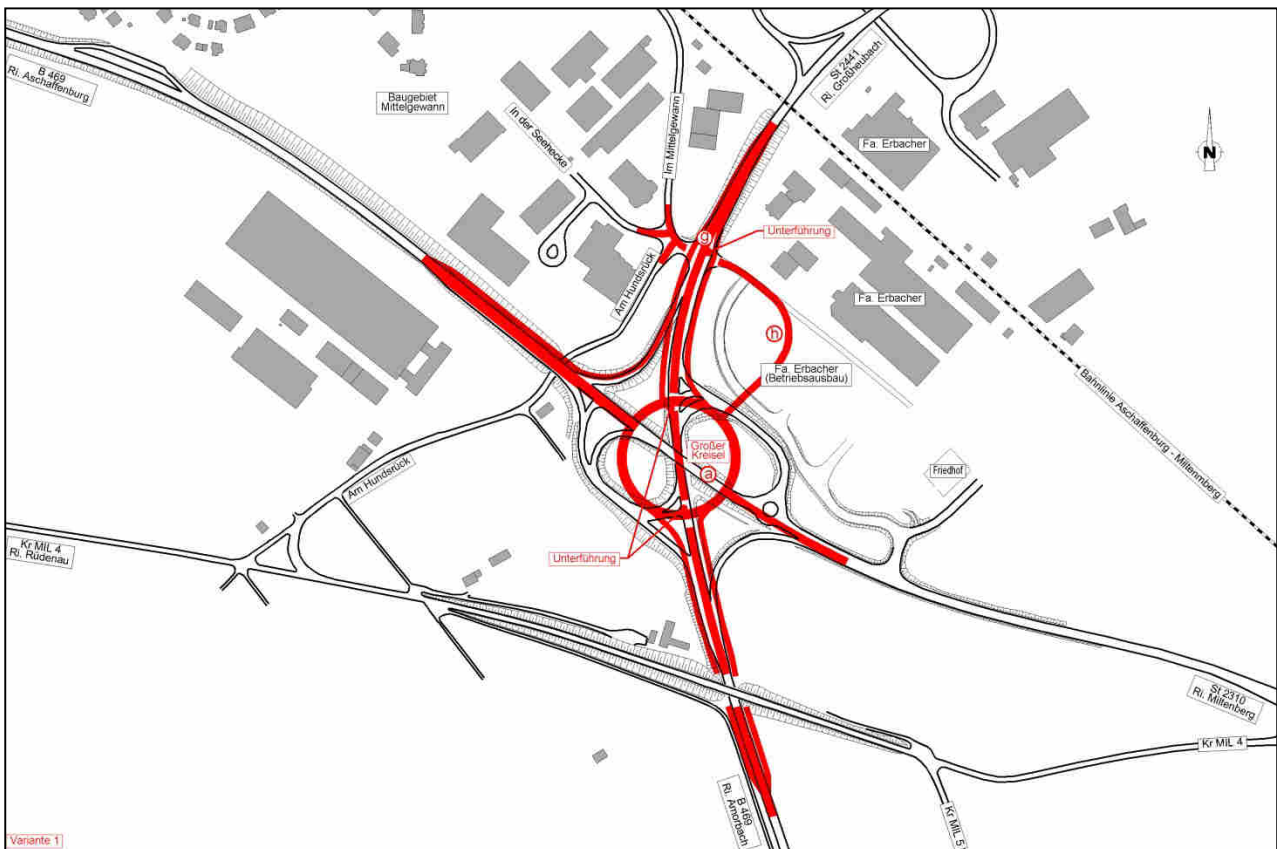


Bild 11: Variante 1

## Beschreibung und Bewertung der Variante 1

### **Machbarkeit**

Variante 1 sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit nordöstlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (h) vor.

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde der Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisverkehr (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar. (K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein großer Kreisverkehr an der Anschlussstelle der B 303 (a) wäre ausreichend leistungsfähig (Qualitätsstufe D nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Büro Obermeyer im Apr. 2006). (ohne Bewertung)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen. (ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung zur Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe würde sich mit dieser Variante nicht erreichen. (ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel deutlich begreifbarer. (ohne Bewertung)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen. (ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante 1 wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (K.O. - Kriterium). Die Variante scheidet daher aus. (Gesamtbewertung --)

## Beschreibung und Bewertung der Variante 1

### **Machbarkeit**

Variante 1 sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit nordöstlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (h) vor.

Der Bau einer Unterführung am Knoten Mittelgewann (g) würde aufgrund der dadurch entstehenden Höhendifferenz die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Gewerbebetriebe wesentlich erschweren oder gar ausschließen; erhebliche Kosten für strukturelle Umbaumaßnahmen an den Betrieben oder Ablösezahlungen wären die Folge. Zudem würde das Betriebsgelände der Firma Erbacher durch die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisverkehr (h) durchschnitten, was einen fatalen Eingriff in die betrieblichen Abläufe der Firma zur Folge hätte. Die Variante wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht durchführbar.

(~~K.O. - Kriterium~~, Bewertung --)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein großer Kreisverkehr an der Anschlussstelle der B 469 (a) wäre ausreichend leistungsfähig (Qualitätsstufe D nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Büro Obermeyer im Apr. 2006).

(Bewertung ++)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante nicht erreichen.

(Bewertung -)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (h) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel deutlich begreifbarer.

(Bewertung +-)

### **Doppelschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante 1 wäre im Hinblick auf die vielfachen Eingriffe in die nahe gelegenen Gewerbebetriebe nicht machbar (~~K.O. - Kriterium~~).

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.9 Variante 2 (gewählte Variante)

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Umbau der Anschlussstelle zu einem großen Kreisel.
  - (b) Zweistreifiger Ausbau der Kreiselfahrt B 469 aus Richtung Aschaffenburg.
  - (c) Bau einer Unterführung der Fahrbeziehung Großheubach - Amorbach („Underfly“).
  - (d) Bau von Parallelrampen zwischen dem großen Kreisel und dem „Underfly“.
  - (e) Bau der Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen für die Fahrbeziehung Großheubach - Aschaffenburg.
  - (f) Anbindung der Kreisstraße Mil 4 über die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisel.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Auflassung des Knotens Mittelgewann.
  - (i) Erweiterung der bestehenden Unterführung „Am Hundsrück“.
  - (j) Südwestliche Anbindung von Kleinheubach an den großen Kreisel.

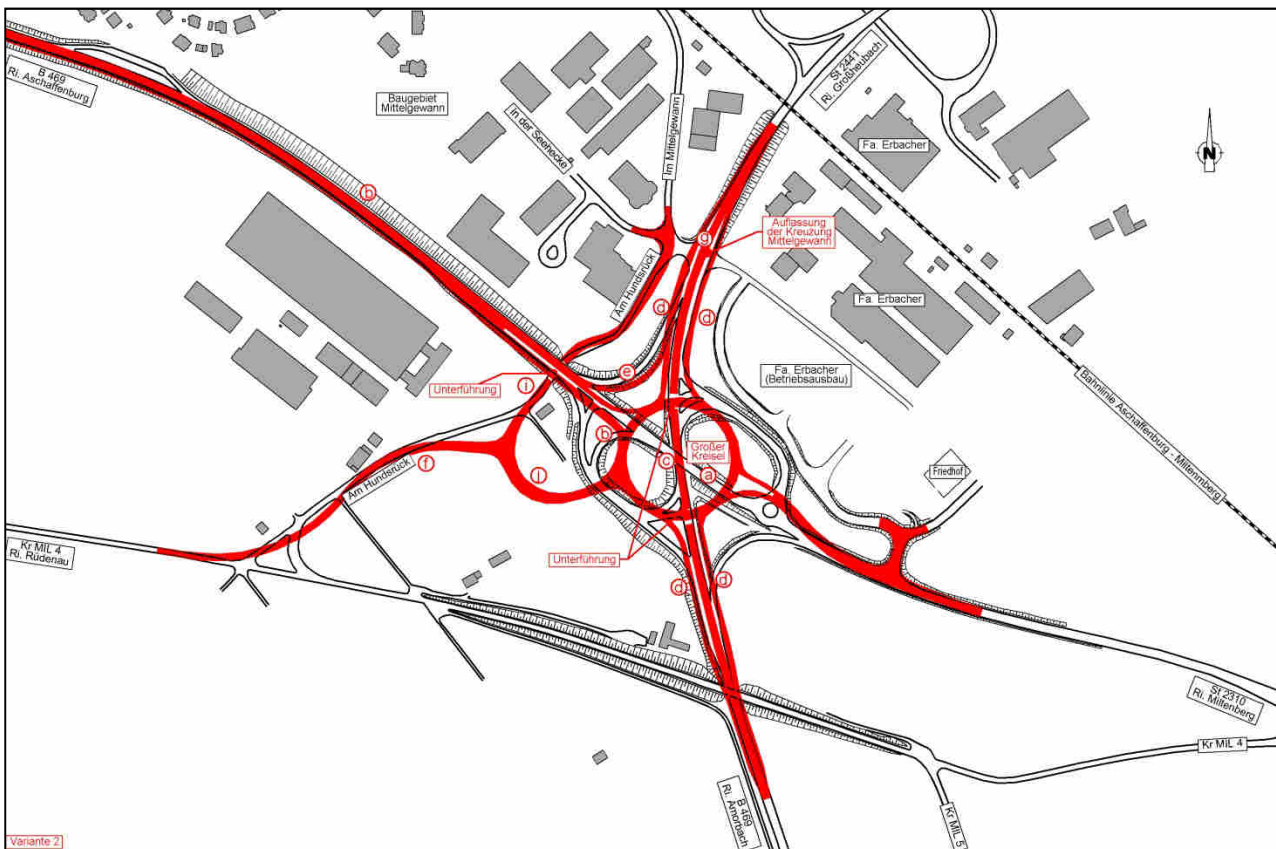


Bild 12: Variante 2

## **Beschreibung und Bewertung der Variante 2 (gewählte Variante)**

### **Machbarkeit**

Variante 2 sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit südwestlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (j) vor.

Die Variante wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

Durch die südwestliche Anbindung Kleinheubachs würde die dortige Reitanlage durchschnitten. Hierfür könnte auf der Innenseite des Anschlussastes Ersatz geschaffen werden.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein großer Kreisverkehr an der Anschlussstelle der B 469 (a) wäre ausreichend leistungsfähig (Qualitätsstufe D nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Staatliches Bauamt im Okt. 2011).

Die Variante wäre leistungsfähig.

(Bewertung ++)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenau**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenau und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante erreichen.

(Bewertung ++)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (j) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch ist die Wegeführung zum Ziel deutlich begreifbarer.

(Bewertung +-)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante 2 ist wäre machbar, verkehrlich ausreichend leistungsfähig und würde die gesetzten Planungsziele erreichen. Die im geringen Maße umwegige Anbindung Kleinheubachs wäre hinnehmbar. Die Variante wird dem Planungsentwurf zu Grunde gelegt.

(Gesamtbewertung ++)



### 3.1.10 Variante 3

Die Variante sieht folgende bautechnische Maßnahmen vor:

- Knoten B 469 AS Kleinheubach:
  - (a) Umbau der Anschlussstelle zu einem großen Kreisel.
  - (c) Bau einer Überführung der Fahrbeziehung Aschaffenburg - Großheubach („Overfly“).
  - (d) Bau von Parallelrampen zwischen dem großen Kreisel und dem „Overfly“.
  - (f) Anbindung der Kreisstraße Mil 4 über die Anbindung Kleinheubachs an den großen Kreisel.
  
- Knoten St 2441 / „Im Mittelgewann“:
  - (g) Auflassung des Knotens Mittelgewann.
  - (i) Erweiterung der bestehenden Unterführung „Am Hundsrück“.
  - (j) Südwestliche Anbindung von Kleinheubach an den großen Kreisel.

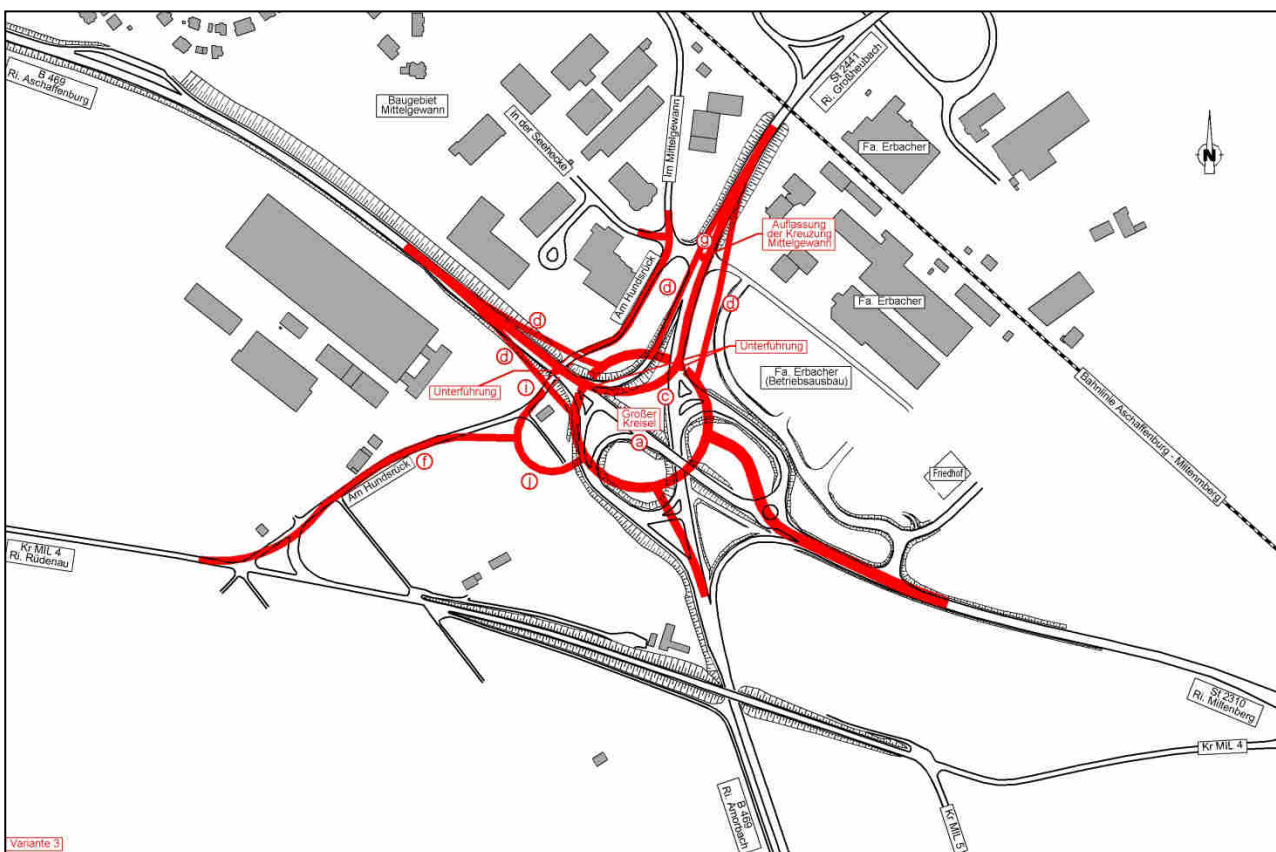


Bild 13: Variante 3

## Beschreibung und Bewertung der Variante 3

### **Machbarkeit**

Variante 3 sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit südwestlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (j) vor.

Die Variante wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

Durch die südwestliche Anbindung Kleinheubachs würde die dortige Reitanlage durchschnitten. Hierfür könnte auf der Innenseite des Anschlussastes Ersatz geschaffte werden.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein großer Kreisverkehr an der Anschlussstelle der B 469 wäre verkehrlich deutlich überlastet (Qualitätsstufe F nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Burd Obermeyer im Apr. 2006).

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(K.O. - Kriterium, Bewertung --)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

Der aufgrund der räumlichen Verhältnisse relativ enge Radius des „Overflys“ würde in Relation zum anschließenden Streckenverlauf eine gewisse Unstetigkeit bewirken und nähme somit nachteiligen Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

(ohne Bewertung)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebegebe würde sich mit dieser Variante erreichen.

(ohne Bewertung)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (j) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel relativ begreifbarer.

(ohne Bewertung)

### **Doppellerschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppellerschließung führen.

(ohne Bewertung)

### **Gesamtbewertung**

Variante 3 wäre machbar, jedoch verkehrlich nicht leistungsfähig (K.O. - Kriterium).

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

## **Beschreibung und Bewertung der Variante 3**

### **Machbarkeit**

Variante 3 sieht den Bau eines großen, zentralen Kreisverkehrs (a) mit südwestlicher Anbindung Kleinheubachs und des Gewerbegebietes Mittelgewann an den Kreisel (j) vor.

Die Variante wäre baulich durchführbar, da hier ein Eingriff in die Infrastruktur der Betriebe im Gewerbegebiet Mittelgewann als auch der Firma Erbacher unterbliebe.

Durch die südwestliche Anbindung Kleinheubachs würde die dortige Reitanlage durchschnitten.

Hierfür könnte auf der Innenseite des Anschlussastes Ersatz geschaffen werden.

(Bewertung ++)

### **Leistungsfähigkeit**

Ein großer Kreisverkehr an der Anschlussstelle der B 469 (a) wäre verkehrlich deutlich überlastet (Qualitätsstufe F nach HBS 2001, Verkehrsuntersuchung Büro Obermeyer im Apr. 2006).

Die Variante wäre nicht leistungsfähig.

(~~K.O.~~ - Kriterium, Bewertung --)

### **Verkehrssicherheit**

Die Variante würde alle erkannten Verkehrssicherheitsdefizite beseitigen.

Der aufgrund der räumlichen Verhältnisse relativ enge Radius des „Overflys“ würde in Relation zum anschließenden Streckenverlauf eine starke Unstetigkeit bewirken und nähme somit nachteiligen Einfluss auf die Verkehrssicherheit.

(Bewertung ++)

### **Anbindung Rüdenu**

Eine verbesserte Verkehrsanbindung der Gemeinde Rüdenu und der südwestlich am Knotenpunkt gelegenen Gewerbebetriebe ließe sich mit dieser Variante erreichen.

(Bewertung ++)

### **Umwegigkeit**

Die Anbindung Kleinheubachs und die Zufahrt zum Gewerbegebiet Mittelgewann (j) wäre umwegig, dies aber in einem geringeren Maße als bei den Varianten C bis F. Auch wäre die Wegeführung zum Ziel deutlich begreifbarer.

(Bewertung +-)

### **Doppelschließung**

Die Variante würde zu keiner Doppelschließung führen.

(Bewertung ++)

### **Gesamtbewertung**

Variante 3 wäre machbar, jedoch verkehrlich nicht leistungsfähig (~~K.O.~~ - Kriterium).

Die Variante scheidet daher aus.

(Gesamtbewertung --)

### 3.1.11 Übersicht der Variantenbewertung

Tabelle 9: Übersicht der Variantenbewertung

	Variante									
	A	B	C	D	E	F	G	1	2	3
Machbarkeit <sup>1)</sup>	++	++	--	--	--	--	--	--	++	++
Verbesserung der Leistungsfähigkeit <sup>1)</sup>	-	--							++	--
Verbesserung der Verkehrssicherheit	-								++	
Verbesserte Anbindung Rüdenaus	-								++	
Umwegigkeit (Anbindung Kleinheubach)	++								+ -	
Doppellerschließung	++								++	
<b>Gesamtbewertung</b>	-	--	--						++	--

<sup>1)</sup> K.O. - Kriterium. Negativbewertung (--) führt zum Ausschluss der Variante

### 3.1.12 Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr

Für den Radfahr- und Fußgängerverkehr von Großheubach in Richtung Amorbach und Richtung Kleinheubach (Gebiet Mittelgewann) besteht an Ende der Mainbrücke zur Querung der Bahnlinie die Möglichkeit, entweder auf dem Ortsstraßennetz umwegig (bis zu 1.800 m Mehrstrecke) den Bahnübergang in der Ortsmitte von Kleinheubach zu nutzen oder in direkter Weiterführung der Mainbrücke die verkehrlich sehr stark frequentierte St 2441 bis zum Knoten Mittelgewann zu befahren. Bei einer Verkehrserhebung im Mai 2001 wurden auf diesem Straßenabschnitt der St 2441 ca. 100 Radfahrer/Tag (werktags) gemittelt bei einem DTV von ca. 12.000 Kfz/24 h (SVZ 2000).

Mit der Auflösung des Knotens Mittelgewann im Zuge der Straßenbaumaßnahme entfällt insbesondere für den Radfahr- und Fußgängerverkehr Großheubach - Amorbach die Möglichkeit, die stark befahrene Staatsstraße schnellstmöglich wieder zu verlassen. Aufgrund des großen Umweges über den Bahnübergang in Ortsmitte ist zu befürchten, dass der Radfahrer von der Mainbrücke bis zur nächsten Abfahrmöglichkeit an der St Breitendiel (ca. 2 km) auf der B 469 verbleibt. Auch für den Radverkehr Großheubach - Kleinheubach (Gebiet Mittelgewann) wäre der Weg über den künftigen großen Kreis der Baumaßnahme um bis zu 1.000 m kürzer als der Umweg über den Bahnübergang in Ortsmitte. In beiden Fällen wäre der Radfahrer auf der Straße aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens einem enormen Verkehrssicherheitsrisiko ausgesetzt. Ziel ist es daher, dem Rad- und auch dem Fußgängerverkehr an der St 2441 von Großheubach kommend in Richtung Amorbach bzw. ins Gewerbegebiet Mittelgewann eine verkehrssichere und akzeptable Lösung im Rahmen des Umbaus der Anschlussstelle Kleinheubach anzubieten.

### 3.1.11 Übersicht der Variantenbewertung

Tabelle 9: Übersicht der Variantenbewertung

	Variante									
	A	B	C	D	E	F	G	1	2	3
Machbarkeit <sup>†)</sup>	++	++	--	--	--	--	--	--	++	++
Verbesserung der Leistungsfähigkeit <sup>†)</sup>	-	--	-	-	-	-	--	++	++	--
Verbesserung der Verkehrssicherheit	-	-	-	-	++	++	++	++	++	++
Verbesserte Anbindung Rüdenaus	-	-	-	-	+ -	+ -	-	-	++	++
Umwegigkeit (Anbindung Kleinheubach)	++	++	-	-	-	-	+ -	+ -	+ -	+ -
Doppellerschließung	++	++	++	-	-	-	++	++	++	++
<b>Gesamtbewertung</b>	-	--	--	--	--	--	--	--	++	--

<sup>†)</sup> K.O.-Kriterium. Negativbewertung (—) führt zum Ausschluss der Variante

### 3.1.12 Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr

Für den Radfahr- und Fußgängerverkehr von Großheubach in Richtung Amorbach und Richtung Kleinheubach (Gebiet Mittelgewann) besteht am Ende der Mainbrücke zur Querung der Bahnlinie die Möglichkeit, entweder auf dem Ortsstraßennetz umwegig (bis zu 1.800 m Mehrstrecke) den Bahnübergang in der Ortsmitte von Kleinheubach zu nutzen oder in direkter Weiterführung der Mainbrücke die verkehrlich sehr stark frequentierte St 2441 bis zum Knoten Mittelgewann zu befahren. Bei einer Verkehrserhebung im Mai 2001 wurden auf diesem Straßenabschnitt der St 2441 ca. 100 Radfahrer/Tag (werktags) ermittelt bei einem DTV von ca. 12.000 Kfz/24 h (SVZ 2000).

Mit der Auflösung des Knotens Mittelgewann im Zuge der Straßenbaumaßnahme entfällt insbesondere für den Radfahr- und Fußgängerverkehr Großheubach - Amorbach die Möglichkeit, die stark befahrene Staatsstraße schnellstmöglich wieder zu verlassen. Aufgrund des großen Umweges über den Bahnübergang in Ortsmitte ist zu befürchten, dass der Radfahrer von der Mainbrücke bis zur nächsten Abfahrmöglichkeit an der AS Breitendiel (ca. 2 km) auf der B 469 verbleibt. Auch für den Radverkehr Großheubach - Kleinheubach (Gebiet Mittelgewann) wäre der Weg über den künftigen großen Kreis der Baumaßnahme um bis zu 1.000 m kürzer als der Umweg über den Bahnübergang in Ortsmitte. In beiden Fällen wäre der Radfahrer auf der Straße aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens einem enormen Verkehrssicherheitsrisiko ausgesetzt. Ziel ist es daher, dem Rad- und auch dem Fußgängerverkehr an der St 2441 von Großheubach kommend in Richtung Amorbach bzw. ins Gewerbegebiet Mittelgewann eine verkehrssichere und akzeptable Lösung im Rahmen des Umbaus der Anschlussstelle Kleinheubach anzubieten.

Außer für den Radfahr- und Fußgängerverkehr an der St 2441 besteht auch für den innergemeindlichen Verkehr Bedarf zur Querung der Bahnlinie. Insbesondere durch die Ausweisung des Misch- und Gewerbegebietes Mittelgewann im Süden Kleinheubachs mit seinen mittelständischen Betrieben (Arbeitsplätzen) und vielfältigen, neu geschaffenen Einkaufsmöglichkeiten ist der Bedarf deutlich gestiegen. Möglichkeiten zur Querung der Bahnlinie bestehen zum einen im Bahnübergang in der Ortsmitte Kleinheubachs und zum anderen in der St 2441. Beide Möglichkeiten sind - je nach Ausgangs- und Zielpunkt - jedoch sehr umwegig; an der Staatsstraße ist der Radfahr- und Fußgängerverkehr aufgrund fehlender straßenbegleitender Wege und des hohen Fahrzeugaufkommens im höchstem Maße verkehrsunsicher. Es hat sich daher an der Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ ein Trampelpfad ausgebildet, an dem die Bahnlinie regelwidrig höhengleich gequert wird. Dieses Überschreiten der Gleise stellt jedoch ebenfalls ein enormes Sicherheitsrisiko dar.

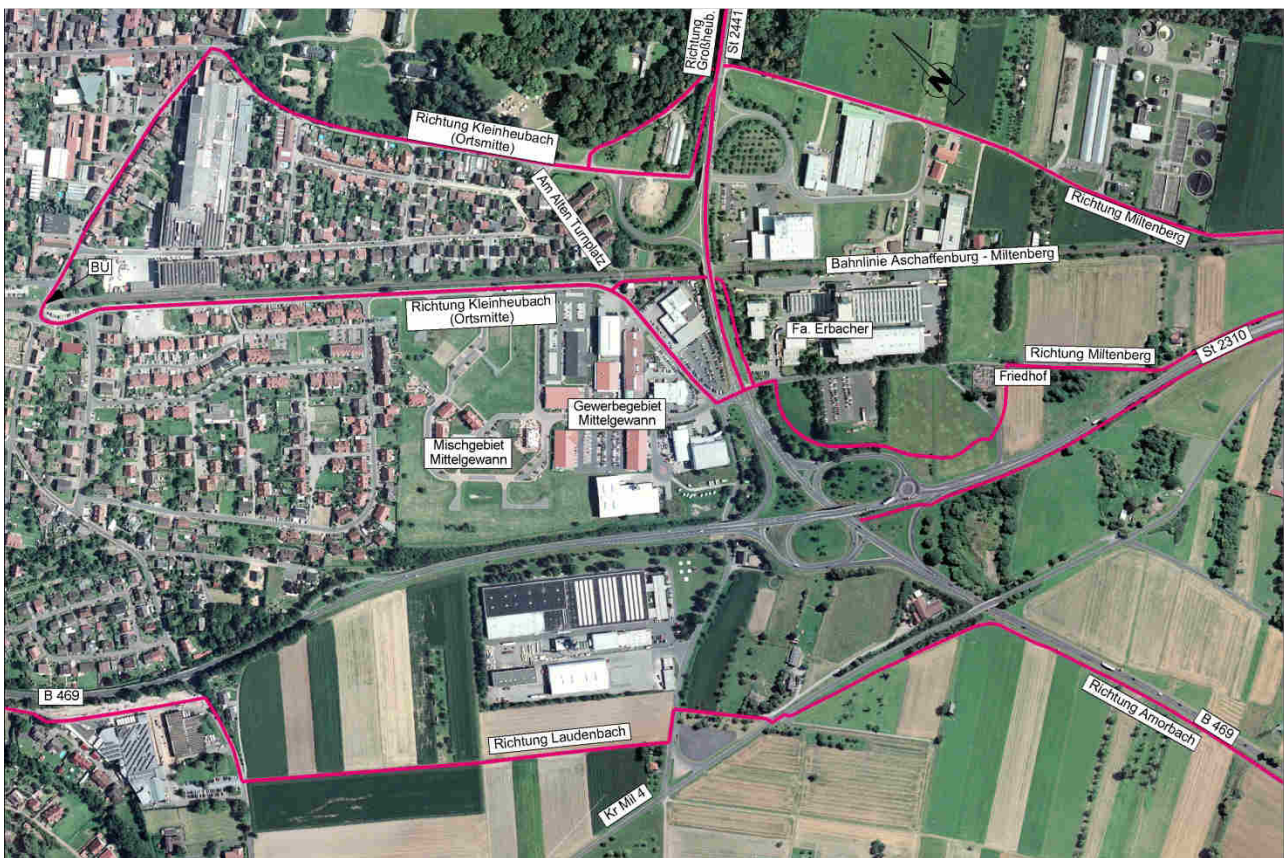


Bild 14: Bestehende Führung des Radverkehrs

Zur Behebung der erkannten Sicherheitsdefizite an der Staatsstraße als auch der Bahnlinie wurden die nachfolgenden Varianten R1 und R2 untersucht.

## Variante R1

Variante R1 sieht zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann den Bau eines Geh- und Radweges vor. Hierzu wären der Straßendamm als auch die beiden Brücken über die Ortsstraße „Hauptstraße“ bzw. über die Bahnlinie entsprechend zu verbreitern und der bestehende dichte Böschungsbewuchs zu entfernen. Sofern die Brücken für eine entsprechende Verbreiterung nicht ausgelegt wären, müsste jeweils eine neue Radwegbrücke neben den bestehenden Brücken erstellt werden, was zu sehr hohen Kosten führen würde. Besonders nachteilig ist die erhebliche Beeinträchtigung des angrenzenden Autohauses Dörr, dessen Gewerbefläche deutlich durch die erforderliche Dammverbreiterung zur Anlage des Radweges reduziert würde.

Darüber hinaus beseitigt die Variante R1 die erkannten Verkehrssicherheitsdefizite nur unzureichend. Der nichtmotorisierte Verkehr von und in Richtung Amorbach würde nach wie vor jeweils die Auf- und Abfahrtsrampe an der St 2441 AS Kleinheubach kreuzen und sich dadurch weiterhin einer großen Gefahr ausgesetzt. Andererseits bliebe zu befürchten, dass die Variante auch weiterhin Passanten den Trampelpfad zum regelwidrigen Queren der Bahnlinie nahe dem

Variante R1 scheidet daher aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen des erheblichen Eingriffs in die Gewerbeflächen des Autohauses Dörr aus.



Bild 15: Variante R1: Geh- und Radweg an der St 2441 zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann

## Variante R1

Variante R1 sieht zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann den Bau eines Geh- und Radweges vor. Hierzu wäre der Böschungsbewuchs zu entfernen und der Straßendamm zu verbreitern. Die beiden Straßenbrücken über die Ortsstraße „Alte Miltenberger Straße“ bzw. über die Bahnlinie müssten um jeweils eine parallele Brücke zu ergänzt werden, da die bestehenden Brückentafeln aufgrund der konstruktiven Gegebenheiten für eine ausreichende Verbreiterung nicht geeignet sind. Dies würde zu sehr hohen Kosten führen. Besonders nachteilig ist die erhebliche Beeinträchtigung des angrenzenden Autohauses Dörr, dessen Gewerbefläche deutlich durch die erforderliche Dammverbreiterung zur Anlage des Radweges reduziert würde.

Darüber hinaus beseitigt die Variante R1 die erkannten Verkehrssicherheitsdefizite nur unzureichend. Der nichtmotorisierte Verkehr von und in Richtung Amorbach bzw. Mittelgewann / Seehecke müsste nach wie vor jeweils die Auf- und Abfahrtsrampe an der St 2441 AS Kleinheubach kreuzen und wäre dadurch weiterhin einer großen Gefahr ausgesetzt. Andererseits bliebe zu befürchten, dass bei dieser Variante auch weiterhin Passanten den Trampelpfad zum regelwidrigen Queren der Bahnlinie nutzen.

Variante R1 scheidet daher aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen des erheblichen Eingriffs in die Gewerbeflächen des Autohauses Dörr aus.



Bild 15: Variante R1: Geh- und Radweg an der St 2441 zwischen der Mainbrücke und dem Knoten Mittelgewann



## Variante R2 (gewählte Variante)

Variante R2 sieht für den nichtmotorisierten Verkehr den Bau einer neuen höhenfreien Kreuzung an der Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ bei Bahn-km 34,5 vor (Lage des Trampelpfades). Die höhenfreie Kreuzung ist über das bereits bestehende Wegenetz bzw. verkehrlich schwach belastete Ortsstraßennetz gut erreichbar.

Mit der Herstellung eines neuen Bauwerks zur verkehrssicheren Querung der Bahnlinie kann der Gefahr des regelwidrigen Querens der Bahnlinie wirksam begegnet werden. Der nichtmotorisierte Verkehr kann durch wegweisende Beschilderung leicht und verständlich von der Mainbrücke zur neuen Bahnquerung geführt werden. Die Umwegigkeit im Vergleich zur Variante R1 beträgt etwa 375 m und liegt durchaus im Bereich der Akzeptanz. Ein zusätzlicher Verkehr auf die Staatsstraße ist daher nicht zu erwarten. Die Mehraufwendungen für Grunderwerb sowie der Eingriff in den bestehenden Bewuchs sind bei dieser Variante gering. Vor allem ist die Variante R2 im Vergleich zur Variante R1 verkehrssicherer, weil die zweimalige, höhengleiche Queren an der Anschlussrampe St 2441/Hauptstraße entfällt. Außerdem wird in die Gewerbefläche des Autohauses Dörr nicht eingegriffen.

Die Variante R2 ist zwar wegen der aufwendigen Radwegunterführung an der Bahnlinie kostenintensiver als Variante R1. Dies aber nur, weil bei der Variante R 1 die bestehenden Brücken für den kombinierten Geh- und Radweg entsprechend verbreitert werden können. Trotz möglicher höherer Kosten überwiegen die Vorteile der Variante R2 gegenüber der Variante R1, so dass sie den Vorzug erhält und Bestandteil der Gesamtmaßnahme wird.

**Wird ersetzt durch Seite 43 T1**

## Variante R2 (gewählte Variante)

Variante R2 sieht für den nichtmotorisierten Verkehr eine **Wegeverbindung** zwischen der Ortsstraße „Alte Miltenberger Straße“ und der Ortsstraße „Im Mittelgewann“ vor. Zur verkehrssicheren Querung der Auf- und Abfahrtsrampen als auch der Bahnlinie (Bahn-km 34,5) ist jeweils der Bau einer höhenfreien Kreuzung vorgesehen (BW 4 und BW 5, lfd. Nrn. 77 und 77.1 im Bauwerksverzeichnis). Die Rampen der Unterführung an der Bahnlinie (BW 4) werden behindertengerecht ausgebildet. Die nördliche Rampe wird zudem an die Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ angebunden. Somit besteht auch für den innerörtlichen Fußgänger- und Radverkehr eine gute und sichere Möglichkeit, die Einkaufsmärkte in der Seehecke zu erreichen.

Der nichtmotorisierte Verkehr kann durch wegweisende Beschilderung leicht und verständlich von der Mainbrücke zur neuen Bahnquerung geführt werden. Die Wegstrecke zu den Einkaufsmärkten in der Seehecke entspricht im Mittel etwa der Variante R1. Ein Ausweichen der Fußgänger- und Radverkehrs auf die Staatsstraße ist daher nicht zu erwarten. Außerdem wird in die Gewerbefläche des Autohauses Dörr nicht eingegriffen.

Die Variante R2 ist zwar wegen der aufwendigen Radwegunterführung an der Bahnlinie kostenintensiver als Variante R1. **Es** überwiegen **aber** die Vorteile der Variante R2 gegenüber der Variante R1, so dass sie den Vorzug erhält und Bestandteil der Gesamtmaßnahme wird.

Die Wegführung der Variante R2 ist auf den kommunalen Bebauungsplan „Steinertsäcker“ (Neubau Feuerwehrhaus Kleinheubach) abgestimmt.



Bild 16: Variante R2: Geh- und Radweg zwischen der Mainbrücke und der Ortsstraße „Im Mittelgewann“ mit Unterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg

## Abwägung Unterführung bzw. Überführung des Geh- und Radweges der Variante R2

Die höhenfreie Kreuzung der Bahnlinie kann grundsätzlich als Unter- oder Überführung ausgeführt werden. Eine Überführung des Weges würde auf Grund des höheren Lichtraumprofils der Bahn längere Rampen und damit ein deutlich höheres und längeres Bauwerk erfordern. Dies würde sich nachteilig auf die Baukosten auswirken. Darüber hinaus würde eine Überführung sich störend auf das Ortsbild auswirken. Für Variante R2 ist daher eine Wegeunterführung vorgesehen.

Weitere Angaben zur Geh- und Radwegunterführung (BW 4) sind im Erläuterungsbericht (Kap. 4.5, Bauwerk 4) sowie den Unterlagen 7.2 (Bauwerksverzeichnis, Bd. Nr. 77), 10.1 (Erläuterungen zu den Ingenieurbauwerken) und 10.2.4 (BW 4 Geh- und Radwegunterführung unter DB-Strecke) zu entnehmen.

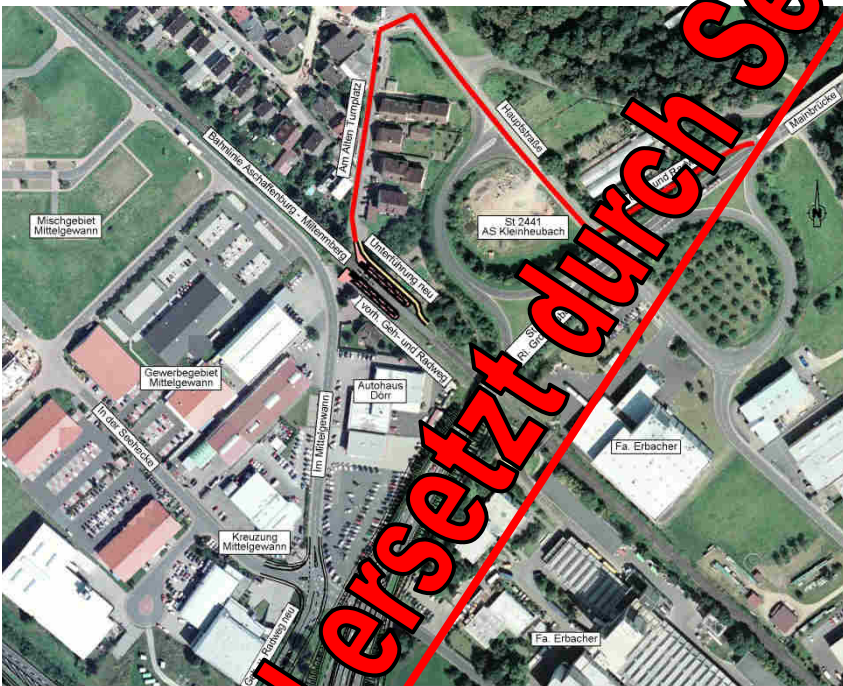


Bild 16: Variante R2: Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg

### 3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten

Das Untersuchungsgebiet liegt im Randbereich der Ortslage Kleinheubach. Im Norden und Westen herrscht bauliche Nutzung (Gewerbegebiet) vor, während der südliche Bereich durch die Landwirtschaft mit Wiesennutzung und Ackerbau geprägt ist. Verkehrsflächen in Form eines Knotens bestehend aus der B 469 mit St 2310 und St 2441. Im Südostquadranten des bestehenden Knotens besteht eine gewerbliche Bodendeponie. Im Südwestquadranten befinden sich das örtliche Tierheim und ein Reiterhof mit entsprechenden Freiflächen.

## Abwägung Unterführung bzw. Überführung des Geh- und Radweges der Variante R2

Die höhenfreie Kreuzung der Bahnlinie (BW4, lfd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis) kann grundsätzlich als Unter- oder Überführung ausgeführt werden. Eine Überführung des Weges würde auf Grund des höheren Lichtraumprofils der Bahn längere Rampen und damit ein deutlich höheres und längeres Bauwerk erfordern. Dies würde sich nachteilig auf die Baukosten auswirken. Darüber hinaus würde eine Überführung sich störend auf das Ortsbild auswirken. Für Variante R2 ist daher eine Wegeunterführung vorgesehen.

### Radverkehr Kleinheubach / Mittelgewann / Seehecke - Miltenberg

Infolge des Ausbaus der B 469 AS Kleinheubach wird der Knoten Mittelgewann an der St 2441 aufgelöst. Die Möglichkeit, hier die Staatsstraße zu queren entfällt daher. Für den Fußgänger- und Radverkehr besteht mit dem ausgewiesenen Weg (VZ 240 StVO) an der Bahnlinie eine nahe gelegene Alternative, um die Staatsstraße höhenfrei und verkehrssicher zu queren. I.V.m. der Bahnunterführung BW 4 wird der bestehende Weg ausgebaut (lfd. Nrn. 77 und 60 im Bauwerksverzeichnis).

Zur verkehrssicheren Querung der St 2310 alt wird für den Fußgänger- und Radverkehr nach Miltenberg eine Unterführung hergestellt (BW 6, lfd. Nr. 77.2 im Bauwerksverzeichnis). Die Unterführung stellt die Verbindung her zwischen dem geplanten Geh- und Radweg links (lfd. Nr. 16 im Bauwerksverzeichnis) und dem bestehenden Weg rechts der Staatsstraße. Der bestehende Weg wird infolge des neuen Straßendamms verlegt und ausgebaut (lfd. Nr. 62 im Bauwerksverzeichnis).

### Radverkehr Laudenschbach und Rüdenschbach - Miltenberg

Der Radverkehr von Laudenschbach und Rüdenschbach wird im Bestand über die Kreisstraße Mil 4 nach Miltenberg geführt. Ein eigener Geh- und Radweg besteht im Bereich der Maßnahme nicht.

Infolge des Ausbaus der B 469 AS Kleinheubach muss die Kreisstraßenbrücke über die B 469 Richtung Amorbach abgebrochen werden. Die Möglichkeit für den Radverkehr, hier die Bundesstraße höhenfrei zu queren entfällt somit. Für den Radverkehr besteht künftig die Möglichkeit über die Ortsstraßen „Am Hundsrück“ (neuer Geh- und Radweg, lfd. Nrn. 17 und 31 im Bauwerksverzeichnis) und „Im Mittelgewann“ zum bestehenden Weg an der Bahnlinie zu gelangen um von dort über das weiterführende Wegenetz das Ziel Miltenberg zu erreichen.

Weitere Angaben zur Geh- und Radwegunterführung (BW 4, BW 5, BW 6) sind diesem Erläuterungsbericht (Kap. 4.5, Bauwerk 4) sowie den Unterlagen 7.2 (Bauwerksverzeichnis, lfd. Nrn. 77, 77.1 und 77.2), 10.1 (Erläuterungen zu den Ingenieurbauwerken) und 10.2.4 (BW 4 Geh- und Radwegunterführung unter DB-Strecke) zu entnehmen.

## **3.2 Auswirkungen der Plantrasse und der Varianten**

Das Untersuchungsgebiet liegt im Randbereich der Ortslage Kleinheubach. Im Norden und Westen herrscht bauliche Nutzung (Gewerbegebiet) vor, während der südliche Bereich durch die Landwirtschaft mit Wiesennutzung und Ackerbau geprägt ist. Verkehrsflächen in Form eines Knotens bestehend aus der B 469 mit St 2310 und St 2441. Im Südostquadranten des bestehenden Knotens besteht eine gewerbliche Bodendeponie. Im Südwestquadranten befinden sich das örtliche Tierheim und ein Reiterhof mit entsprechenden Freiflächen.

Der gesamte Bereich ist stark vorbelastet durch Baugebiete, durch Straßen (bestehender Knoten ca. 25.000 Kfz/Tag und angrenzende Kreis- und Gemeindestraßen) sowie eine Deponiefläche im Südostquadranten.

Natura 2000-Belange sind von der Baumaßnahme weder als FFH-Gebiete, noch als EU-Vogel-schutzgebiete betroffen. Darüber hinaus sind auch keine nach § 30 BNatSchG und anderweitig geschützte Flächen von der Baumaßnahme betroffen.

Detaillierte Angaben zu Natur und Landschaft sind in der Unterlage 12.1 nachzulesen.

### Auswirkungen der Plantrasse / Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Der bereits bestehende Knoten B 469/St 2310/St 2441 wurde lange vor Inkrafttreten des UVPG realisiert.

Die im Rahmen des § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zunächst vorzunehmende Prüfung der UVP-Pflicht des bislang bestehenden Knotens ergibt, dass die seinerzeitige Anlage des Knotens nach heutigem Recht gemäß § 3 b Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 Punkt 14.6 (Bau einer sonstigen Bundesstraße) eine allgemeine Vorprüfung nach § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG erfordert hätte.

Bei summarischer Prüfung unter Heranziehung der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG ergibt sich, dass die Anlage des bestehenden Knotens erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hatte, die die Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung ausgelöst hätten.

Besonders hervorzuheben sind hier die Zerschneidung und Überbauung der Lebensräume wild lebender Tier- und Pflanzenarten, Versiegelung natürlicher Böden und Eingriffe in das Landschaftsbild.

2. Da das jetzige Vorhaben die Änderung bzw. Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens darstellt, hat im Hinblick auf dieses Vorhaben gemäß § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG eine allgemeine Vorprüfung i.S.v. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG zu erfolgen.

Im Rahmen dieser Prüfung sind auch frühere nicht UVP-pflichtige Änderungen des ursprünglichen Vorhabens mit einzubeziehen.

Insoweit ist der auf der St 2310 in Richtung Miltenberg provisorisch angelegte Kreisverkehrsplatz bei den Überlegungen zu berücksichtigen.

Nach Einschätzung des Vorhabensträgers führt die Berücksichtigung der gemäß Anlage 2 zum UVPG heranzuziehenden Kriterien nicht zu der Verpflichtung, für das jetzige Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Denn von dem Vorhaben gehen – auch unter Berücksichtigung des derzeitigen Provisoriums, das auf bereits vorhandenen Verkehrsflächen errichtet ist und mit der Ertüchtigung des Knotenpunktes ohnehin zurückgebaut wird – keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen aus, die nicht durch die Bereitstellung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen vollständig kompensiert werden könnten.

Die Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie die zu ergreifenden Gegenmaßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 10: Umweltauswirkungen

Schutzgut	Projektwirkung	Auswirkung	Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungsmaßnahmen
Menschen / menschliche Gesundheit	Lärmemissionen	Keine nennenswerte erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	Flächeninanspruchnahme durch Überbauung	Überbauung der Randbereiche von Lebensräumen	Schaffung entsprechender neuer Lebensräume (Ausgleich)
	Zerschneidung, Trennung	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
	Kollision	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Boden	Gering erhöhte Bodenversiegelung	geringer Verlust an belebtem Boden	Entsiegelung stillgelegter Fahrbahnteile
Wasser	Einleitung von Straßenabwasser in Grundwasser und Oberflächengewässer	Leicht erhöhte Schadstoffbelastung des Grund- und Trinkwassers	Innerhalb des Wasserschutzgebietes erfolgt der Straßenausbau nach RiStWag, dadurch Senkung der Schadstoffe im Grundwasser. Mit dem Rückbau der Kreisstraße Mil 4 in einem Teilbereich wird die bestehende Gefahr des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Trinkwasserschutzgebiet gemindert. Das Regenversickerungsbecken bewirkt eine Reduktion der Schmutzwasseremissionen.
	Versiegelung	beschleunigter Abfluss des Niederschlagswassers, dadurch geringere Grundwasserneubildung	Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden entsiegelt.
Luft / Klima	Veränderung des Geländereiefs	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes	Die Maßnahme sieht im Wesentlichen den Umbau bereits bestehender Verkehrsanlagen vor. Das bestehende Landschaftsbild wird dadurch jedoch nur temporär beeinträchtigt.	Neugestaltung der veränderten Flächen

Hinzu kommt die starke Vorbelastung des gesamten Knotenbereiches, der die Auswirkungen der Plantrasse auf die angrenzenden Flächen relativiert. Mit Wechselwirkungen ist nicht zu rechnen.

## Variantenvergleich

Der Unterschied in der Eingriffserheblichkeit der einzelnen Varianten und der Plantrasse untereinander ist unbedeutend. Es sind bei den Varianten wie bei der Plantrasse alle Schutzgüter betroffen.

Die Eingriffe zeichnen sich jeweils durch lediglich kleinräumige Verschiebungen, beziehungsweise durch Erweiterungen der Fahrbahnflächen und dadurch bedingte Umgestaltungen der angrenzenden Flächen aus. Es ist also mit keinen gravierenden negativen Auswirkungen auf die Funktionen der einzelnen Schutzgüter zu rechnen.

Aufgrund der dargelegten Sachverhalte kann auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden.

### **3.3 Aussagen Dritter zu den Varianten**

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden die verschiedenen Varianten umfassend mit dem Markt Kleinheubach und dem Landkreis Miltenberg diskutiert und abgestimmt. Im Ergebnis wird die gewählte Variante 2 aus den bereits genannten Gründen bevorzugt.

### **3.4 Gewählte Variante**

Die durchgeführten Planungsüberlegungen und Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass lediglich Variante 2 geeignet ist, alle gesetzten Planungsziele zu erreichen. Unter Berücksichtigung aller entscheidungserheblichen Belange ist sie die zweckmäßigste Lösung.

## 4. Technische Gestaltung des Vorhabens

### 4.1 Trassierung und Querschnitt

#### 4.1.1 B 469 Richtung Aschaffenburg

(Ifd. Nrn. 1 und 2 im Bauwerksverzeichnis)

Die B 469 Richtung Aschaffenburg wird zwischen Bau-km 0+000 und 0+640 einbahnig dreistreifig ausgebaut. Der Ausbauquerschnitt erhält eine Kronenbreite von 15,50 m mit einer Fahrbahnbreite von 12,50 m (Sonderquerschnitt SQ 15,5). Der Ausbau folgt in Höhe (Gradiente) und Querneigung dem Bestand.

Zwischen Bau-km 0+640 und 0+785,5 erfolgt der Ausbau insbesondere aufgrund des erforderlichen Stauraums und für die notwendige Entflechtung der Verkehrsströme zu einem zweibahnig vierstreifigen Querschnitt mit einer Kronenbreite von 21,00 m (Sonderquerschnitt SQ 21). Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt je 7,75 m. Der Ausbau wird in Höhe (Gradiente) und Querneigung an die neuen Verhältnisse angepasst. Der Straßenausbau erfolgt zwischen Bau-km 0+000 und 0+785,5 in Bauklasse II nach RStO 01. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{\text{StO}}$  von -2 dB(A) vorgesehen.

Die Wahl eines Sonderquerschnittes für die B 469 Richtung Aschaffenburg (SQ 15,5 bzw. SQ 21) statt eines Regelquerschnittes nach RAS-Q (RQ 15,5 bzw. RQ 20) erfolgt im Hinblick auf die zu erwartende Einführung der RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen), die künftig die derzeit geltende RAS-Q ersetzt und andere Querschnittstypen vorgibt. Die gewählten Sonderquerschnitte entsprechen diesen künftigen Vorgaben.

Der Ausbau erfolgt jeweils einseitig rechts (südlich) der bestehenden B 469. Die Trasse liegt zwischen Bau-km 0+700 und 0+785,5 innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.1 zu entnehmen. Die B 469 Richtung Aschaffenburg erhält in Fahrtrichtung Aschaffenburg - Kreisverkehr einen Geschwindigkeitstrichter.

Tabelle 11: Trassierungsparameter B 469 Richtung Aschaffenburg

Trassierungsparameter		Kategorie A I RAS-L	Kategorie A I RAS-L		
Station	[km]	0+000 bis 0+640	0+640 bis 0+785,500		
Geschwindigkeit $V_e$	[km/h]	90	50		
Fahrbahnbreite	[m]	8,65 / 12,50	2 x 7,75		
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 340	750	---	∞
min Klothoide A	[m]	≥ 110	250	---	---
max Längsneigung s	[%]	≤ 5,0	4,0	≤ 9,0	3,5
min Kuppenhalbmesser $H_k$	[m]	≥ 5700	6000	≥ 1400	2000
min Wannenthalbmesser $H_w$	[m]	≥ 2400	6300	≥ 500	650
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 8,0	5,0	≤ 8,0	2,5



#### 4.1.2 B 469 Kreisfahrbahn

(lfd. Nr. 3 im Bauwerksverzeichnis)

Die Kreisfahrbahn beschreibt einen Kreis mit gleich bleibender Krümmung. Die Querneigung der Fahrbahn erfolgt entsprechend einem herkömmlichen Kreisverkehr zur Kurvenaußenseite. Die Kreisfahrbahn liegt zwischen Bau-km 0+040 und 0+219 innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,00 m. Sie entspricht dem Regelmaß für Kreisverkehre mit zweistreifig befahrbarer Kreisfahrbahn gem. Kap. 3.3 Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006). Die Fahrbahn wird in Bauklasse SV nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{\text{StO}}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.2 zu entnehmen. Für die Kreisfahrbahn ist eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen.

Tabelle 12: Trassierungsparameter B 469 Kreisfahrbahn

Trassierungsparameter			
Station	[km]	0+000 bis 0+336,150	
Geschwindigkeit V	[km/h]	40	
Fahrbahnbreite	[m]	9,00	
		Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 50	53,500
max Längsneigung s	[%]	≤ 6,0	1,437
min Kuppenhalbmesser $H_K$	[m]	--- <sup>1)</sup>	---
min Wannenthalbmesser $H_W$	[m]	--- <sup>1)</sup>	---
min Querneigung q	[%]	- 2,5 <sup>2)</sup>	- 2,5 <sup>2)</sup>
max Querneigung q	[%]	- 2,5 <sup>2)</sup>	- 2,5 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Keine Kuppen und Wannenausbildung, Schrägneigung der Kreisfahrbahnebene um 1,437 %

<sup>2)</sup> Querneigung zur Kurvenaußenseite

#### 4.1.3 B 469 / St 2441 alt Richtung Großheubach und B 469 Richtung Amorbach („Underfly“)

(lfd. Nrn. 20 und 32 im Bauwerksverzeichnis)

Die Trasse der B 469 / St 2441 alt folgt in Lage, Höhe und Querneigung dem Bestand und unterquert die Kreisfahrbahn. Sie liegt zwischen Bau-km 0+329 und Bauende innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Der Straßenquerschnitt entspricht im Bereich des „Underfly“ (1-bahnig 2-streifig) dem Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß RAS-Q 96 Bild 4 mit einer Randstreifenbreite von 0,50 m. Im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen beträgt die Fahrbahnbreite 14,50 m (1-bahnig 4-streifig). Die Fahrbahn wird in Bauklasse II nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{\text{StO}}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.3 bis 6.1.5 zu entnehmen.

Die Verbindung zwischen der Kreisfahrbahn und dem „Underfly“ erfolgt mittels Parallelrampen, die auf der Innenseite über Stützwände verlaufen. Rampentyp und Stützwand bedingen sich aus der Knotenpunktsgometrie sowie den gegebenen Platzverhältnissen. Die Stützwand an der Rampe K1 (Kreisel - Großheubach) führt i. V. m. dem Kurvenverlauf des „Underflys“ zu einer Einschränkung der Haltesichtweite ( $sh = 100$  m). Daraus resultiert für die Strecke Großheubach - Amorbach im Knotenpunktsbereich eine reduzierte zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Der in Fahrtrichtung Großheubach anschließende Streckenabschnitt der St 2441 ist bestehend auf 60 km/h beschränkt.

Tabelle 13: Trassierungsparameter B 469 / St 2441 alt Richtung Großheubach und B 469 Richtung Amorbach („Underfly“)

Trassierungsparameter		Kategorie A II RAS-L	
Station	[km]	0+000 bis 0+665	
Geschwindigkeit $V_e$	[km/h]	70	
Fahrbahnbreite	[m]	8,000 bis 24,000 <sup>1)</sup>	
		Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 180	350
min Klothoide A	[m]	≥ 60	0 <sup>2)</sup>
min Radius R bei q nach außen	[m]	≥ 600	6900
max Längsneigung s	[%]	≤ 7,0	4,25
min Kuppenhalbmesser $H_K$	[m]	≥ 3150	6000
min Wannenthalbmesser $H_W$	[m]	≥ 1000	1500
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 8,0	4,5

<sup>1)</sup> Im Bereich der Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen

<sup>2)</sup> Bestandsgleiche Trassierung ohne Klothoiden

#### 4.1.4 B 469 Verbindungsrampen

(Ifd. Nrn. 4 bis 8 im Bauwerksverzeichnis)

Die Verbindung zwischen der oben liegenden Kreisfahrbahn und dem „Underfly“ (B 469 / St 2441 alt Großheubach - Amorbach) erfolgt über vier Parallelrampen. Zwischen der Parallelrampe Großheubach - Kreisel (Rampe 1K) und der B 469 Richtung Aschaffenburg besteht zudem ein Bypass (Rampe 12). Die Verbindungsrampen 1K, K1 und 12 liegen außerhalb, die Verbindungsrampen K4 und 4K liegen über ihre gesamte Länge innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A; hier erfolgt ein Ausbau nach RiStWag. Der Straßenquerschnitt der Verbindungsrampen entspricht dem Querschnitt Q 1 bzw. Q 2 gemäß RAA. Die Fahrbahnen der Rampen 1K, K1, K4 und 4K werden in Bauklasse II, Die Rampe 12 wird in Bauklasse III nach RStO 01 hergestellt. Für alle Rampen ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{Stro}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.4, 6.1.5 und 6.1.9 zu entnehmen. Für die Verbindungsrampen ist eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen.

Tabelle 14: Trassierungsparameter B 469 Verbindungsrampen 1K, K1 und 12

Trassierungsparameter		Rampe 1K (BWV-Nr. 4) Großheubach - Kreisel		Rampe K1 (BWV-Nr. 5) Kreisel - Großheubach	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Station	[km]	0+135 - 0+284,074		0+311,863 - 0+462,370	
Geschwindigkeit V	[km/h]	40		40	
Fahrbahnbreite	[m]	5,500		5,500	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 50	360,250	≥ 50	44,750
max Längsneigung s	[%]	≤ +6,0	+5,5	≤ -7,0	-7,0
min Kuppenhalbmesser $H_K$	[m]	≥ 500 <sup>1)</sup>	2000	≥ 500 <sup>1)</sup>	1400
min Wannenthalbmesser $H_W$	[m]	≥ 750	600	≥ 750	500
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,50	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 6,0	4,5	≤ 6,00	4,5

<sup>1)</sup> RAS-K-1 Bild 11

Tabelle 15: Trassierungsparameter B 469 Verbindungsrampen K4 und 4K

Trassierungsparameter		Rampe K4 (BWV-Nr. 6) Kreisel - Amorbach		Rampe 4K (BWV-Nr. 7) Amorbach - Kreisel		Rampe 12 (BWV-Nr. 8) Großheubach - Aschaffenburg	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Station	[km]	0+151,512 - 0+282,675		0+515 - 0+637,019		0+228,617 - 0+337,639	
Geschwindigkeit V	[km/h]	40		40		40	
Fahrbahnbreite	[m]	5,500		5,500		5,500	
min Radius R	[m]	≥ 50	44,750	≥ 50	1289,750	≥ 50	52,000
max Längsneigung s	[%]	≤ -7,0	-3,5	≤ +6,0	+4,0	≤ +6,0	+5,32
min Kuppenhalbmesser H <sub>K</sub>	[m]	≥ 500 <sup>1)</sup>	2000	≥ 500 <sup>1)</sup>	2500	≥ 1500	2200
min Wannenthalbmesser H <sub>W</sub>	[m]	≥ 750	750	≥ 750	1000	---	---
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 6,0	2,5	≤ 6,0	2,5	≤ 6,0	6,0

<sup>1)</sup> RAS-K-1 Bild 11

Die Verbindung von der Kreisfahrbahn in die Richtungen Aschaffenburg, Rüdenu / Kleinheubach und Miltenberg erfolgt ebenfalls über kurze, eigenständig trassierte Rampen. Die Rampen K2 und K3 liegen innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A; hier erfolgt ein Ausbau nach RiStWag. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 4,50 m bzw. 5,50 m. Der Fahrbahnaufbau - bzw. der Ausbau nach RiStWag - entspricht dem der anschließenden Strecke. Die Rampen werden in der Bauklasse der jeweils anschließenden Strecke hergestellt. Für die Rampen ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert D<sub>StR0</sub> von -2 dB(A) vorgesehen.

Tabelle 16: Trassierungsparameter B 469 Verbindungsrampen K2, K3 und K5

Trassierungsparameter		Rampe K2 Kreisel - Aschaffenburg		Rampe K3 Kreisel - Rüdenu / Kleinheubach		Rampe K5 Kreisel - Miltenberg	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Station	[km]	0+029,400 - 0+083,086		0+081,617 - 0+124,916		0+210,588 - 0+267,111	
Geschwindigkeit V	[km/h]	40		40		40	
Fahrbahnbreite	[m]	4,50		4,50		5,50	
min Radius R	[m]	≥ 50	41,250	≥ 50	44,750	≥ 50	44,750
max Längsneigung s	[%]	≤ +6,0	+2,5	≤ -7,0	-1,62	≤ -7,0	-4,5
min Kuppenhalbmesser H <sub>K</sub>	[m]	---	---	≥ 500 <sup>1)</sup>	1047,124	≥ 500 <sup>1)</sup>	890
min Wannenthalbmesser H <sub>W</sub>	[m]	---	---	≥ 750	4971,406	---	---
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 6,0	2,5	≤ 6,0	2,5	≤ 6,0	2,5

<sup>1)</sup> RAS-K-1 Bild 11

#### 4.1.5 St 2310 alt Richtung Miltenberg

(Ifd. Nrn. 9 und 33 im Bauwerksverzeichnis)

Die St 2310 alt wird zwischen Bau-km 0+004,5 und 0+152,848 s-förmig abgekröpft und an die Kreisfahrbahn angebunden. Bei Bau-km 0+178 links schließt die Ortsstraße zum Friedhof und zur Firma Erbacher an. Zwischen Bau-km 0+004,500 und 0+086 verläuft die Trasse am äußeren Rand des Wasserschutzgebietes Zone III A, ab Bau-km 0+086 bis 0+227 am inneren Rand des Wasserschutzgebietes sowie ab Bau-km 0+227 bis zum Bauende außerhalb des Wasserschutzgebietes. Im Wasserschutzgebiet erfolgt ein Ausbau nach RiStWag. Die Fahrbahnbreite entspricht dem Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß RAS-Q 96 Bild 4, aufgeweitet um einen Linksabbiegestreifen in Richtung Ortsstraße zum Friedhof und zur Firma Erbacher. Die Fahrstreifenbreite neben dem Fahrbahnteiler am Kreisel beträgt 4,50 m. Die Fahrbahn wird in Bauklasse III nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{Stro}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.6 zu entnehmen. Die St 2310 alt erhält in Fahrtrichtung Kreisverkehr einen Geschwindigkeitstrichter.

Tabelle 17: Trassierungsparameter St 2310 alt Richtung Miltenberg

Trassierungsparameter		Kategorie A II RAS-L		Kategorie A II RAS-L	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
Station	[km]	0+004,5 bis 0+152,848		0+152,848 bis 0+270	
Geschwindigkeit $V_e$	[km/h]	50		70	
Fahrbahnbreite	[m]	4,50 bis 11,00		11,00 bis 7,50	
min Radius R	[m]	≥ 80	100	≥ 180	820
min Klothoide A	[m]	≥ 30	50	---	---
min Radius R bei q nach außen	[m]	≥ 600	100 <sup>1)</sup>	---	---
max Längsneigung s	[%]	≤ 9,0	4,5	≤ 7,0	1,5
min Kuppenhalbmesser $H_K$	[m]	≥ 1400	1500	---	---
min Wannenthalbmesser $H_W$	[m]	---	---	1000	5350
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 8,0	4,5	≤ 8,0	3,25

<sup>1)</sup> Im geschwindigkeitsreduzierten Annäherungsbereich vor der bevorrechtigten Kreisfahrbahn

#### 4.1.6 Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenau)

(lfd. Nrn. 10, 21, 31 und 41 im Bauwerksverzeichnis)

Die Trasse der Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenau) beginnt an der Kreisfahrbahn und führt in einem Rechtsbogen bis zur Verknüpfung mit der Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Anbindung Kleinheubach). Ab dort führt sie in einem s-förmigen Verlauf weiter bis zur Kr Mil 4 alt. In diesem Teilstück dient die Kreisstraße neu - wie bisher die Ortsstraße „Am Hundsrück“ - der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Die (bestehende) Ortstafel befindet sich bei Bau-km 0+349. In die Kreisstraße neu münden vier öffentliche Feldwege sowie drei Grundstückszufahrten ein. Die Trasse der Kreisstraße neu verläuft komplett innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A; hier erfolgt ein Ausbau nach RiStWag. Die Fahrbahnbreite entspricht dem Regelquerschnitt RQ 9,5 gemäß RAS-Q 96 Bild 4. In den Kurven erfolgt eine einseitige Aufweitung zur Kurveninnenseite. Die Fahrbahn wird in Bauklasse III nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{StO}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Zwischen Bau-km 0+161 und 0+357 befindet sich rechts ein unselbständiger Geh- und Radweg. Er verläuft von Bau-km 0+161 bis 0+202 und 0+301 bis 0+357 hinter einem Grünstreifen sowie von Bau-km 0+202 bis 0+301 hinter einem Hochbord. Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.7 zu entnehmen. Für die Kreisstraße neu Richtung Rüdenau ist im Ausbaubereich von Rüdenau kommend vor der Ortstafel (VZ 310 StVO) eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h sowie von der Ortstafel (VZ 311 StVO) bis hin zur Kreisfahrbahn von 50 km/h vorgesehen.

Tabelle 18: Trassierungsparameter Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenau)

Trassierungsparameter		Kategorie A III RAS-L		Kategorie HS III RAS 06		Kategorie A III RAS-L	
Station	[km]	0+004,500 - 0+161		0+144,187 - 0+349		0+349 - 0+504,187	
Geschwindigkeit	[km/h]	Ve=50		Vzul=50		Ve=60	
Fahrbahnbreite	[m]	4,50 bzw. 8,50 - 12,75		6,50		6,50	
		Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist	Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 80	45	≥ 80	115	≥ 180	150
min Klothoide A	[m]	≥ 30	25	≥ 50	50	≥ 60	50
max Längsneigung s	[%]	≤ 9,0	5,0	≤ 8,0	2,0	≤ 8,0	2,0
min Kuppenhalbmesser $H_K$	[m]	≥ 1400	2000	≥ 500	500	≥ 3150	10000
min Wannenthalbmesser $H_W$	[m]	≥ 500 <sup>1)</sup>	2500	≥ 500	4000	---	---
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 8,0	6,0	≤ 6,0	4,0	≤ 8,0	3,0

<sup>1)</sup> RAS-K-1 Bild 11

#### 4.1.7 Ortsstraßen „Am Hundsrück“ und „Im Mittelgewann“ (Anbindung Kleinheubach)

(Ifd. Nrn. 11, 17 und 18 sowie 22, 23, und 64 im Bauwerksverzeichnis)

Die Trasse zur Anbindung Kleinheubachs beginnt bei Bau-km 0+161 an der Verknüpfung mit der Kreisstraße neu (Anbindung Rüdenau) und führt in einem Rechtsbogen bis zur bisherigen Ortsstraße „Am Hundsrück“ bei Bau-km 0+180. Ab dort folgt sie der Ortsstraße in Lage und Höhe bis Bau-km 0+435 (Ortsstraße „Im Mittelgewann“). In die Trasse mündet bei Bau-km 0+184 rechts ein öffentlicher Feldweg ein. Zwischen Bau-km 0+161 und 0+244 verläuft die Trasse innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A, ab Bau-km 0+244 bis zum Bau-km 0+435 außerhalb des Wasserschutzgebietes. Die Fahrbahnbreite entspricht dem Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß RAS-Q 96 Bild 4. In den Kurven erfolgt eine einseitige Aufweitung zur Kurveninnenseite. Bei Bau-km 0+367 ist sie darüber hinaus aufgeweitet um einen Linksabbiegestreifen in Richtung der bestehenden Ortsstraße „In der Seehecke“. Die Fahrbahn wird in Bauklasse III nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{StO}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Von Bau-km 0+161 bis 0+377 befindet sich links hinter einem Hochbord ein unselbständig geführter Geh- und Radweg sowie von Bau-km 0+351 bis 0+400 rechts sowie ab Bau-km 0+400 bis Bau-km 0+435 beidseitig ein Gehweg. Bei Bau-km 0+355 befindet sich eine Querungshilfe (Mittelinsel). Querschnitt und Fahrbahnaufbau sind der Unterlage 6.1.8 zu entnehmen. Die Ortsstraße liegt innerhalb der Ortstafeln (VZ 310 und 311 StVO). Es gilt die zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Tabelle 19: Trassierungsparameter Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Anbindung Kleinheubach)

Trassierungsparameter		Kategorie HS IV RASt 06	
Station	[km]	0+161 bis 0+435	
Geschwindigkeit V	[km/h]	50	
Fahrbahnbreite	[m]	10,63 - 6,00	
		Parameter soll	Parameter ist
min Radius R	[m]	≥ 10	40
min Klothoide A	[m]	---	15
max Längsneigung s	[%]	≤ 8,0	5,0
min Kuppenhalbmesser $H_k$	[m]	---	---
min Wannenthalbmesser $H_w$	[m]	≥ 150	1600
min Querneigung q	[%]	≥ 2,5	2,5
max Querneigung q	[%]	≤ 2,5	6,0

#### 4.1.8 Ortsstraße „Am Alten Friedhof“

(Ifd. Nrn. 25 und 56 im Bauwerksverzeichnis)

Die Anbindung der Ortstraße „Am Alten Friedhof“ an die St 2441 wird aufgelassen, der Einmündungsbereich wird entsprechend zurückgebaut.

Die Anbindung an die St 2310 der zum Friedhof sowie zur Firma Erbacher führenden Ortsstraße wird in der Höhenlage an die neue Situation angepasst. Die Fahrbahn wird in Bauklasse III nach RStO 01 hergestellt. Für die Straße ist der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{StO}$  von -2 dB(A) vorgesehen.

#### **4.1.9 Kr Mil 4 alt**

(lfd. Nrn. 40 und 55 im Bauwerksverzeichnis)

Infolge der Baumaßnahme verliert die Kr Mil 4 alt im Abschnitt 100 von Station 2,300 bis 2,975 ihre bisherige Funktion als zwischengemeindliche Verbindungsstraße. Sie wird daher von Station 2,503 bis 2,975 zurückgebaut; die bestehende Brücke über die B 469 Richtung Amorbach wird abgebrochen, das Material der Dammschüttung zum Massenausgleich für die Baumaßnahme verwendet. Der Bereich von Station 2,300 bis 2,503 bleibt baulich erhalten als öffentlicher Feld- und Waldweg.

#### **4.1.10 Öffentliche Feldwege**

##### Feldweg zur Fl.-Nr. 4054 (Gemarkung Kleinheubach)

(lfd. Nrn. 12 und 59 im Bauwerksverzeichnis)

Kreisstraße neu bei Bau-km 0+029 bis 0+172 links.

Durch die Anbindung der Kreisstraße neu an den Kreisel wird der bestehende Weg überbaut und muss verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand als unbefestigter Erdweg hergestellt. Der Einmündungsbereich wird bituminös befestigt. Der Weg dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 150 m, die Breite 3,00 m.

##### Feldweg neu auf Fl.-Nr. 4041 (Gemarkung Kleinheubach)

(lfd. Nr. 13 im Bauwerksverzeichnis)

Kreisstraße neu bei Bau-km 0+402 links.

Der Weg bindet die Kr Mil 4 alt und das bestehende öffentliche Wegenetz an die Kreisstraße neu an und wird bituminös befestigt. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 13 m.

Feldweg Fl.-Nr. 4602 (Gemarkung Miltenberg)

(Ifd. Nr. 14 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 Richtung Amorbach bei Bau-km 0+492 bis 0+571 links.

Aufgrund der Verbreiterung der B 469 Richtung Amorbach muss der links der Bundesstraße bestehende Weg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand als unbefestigter Erdweg hergestellt. Der Weg dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 85 m, die Breite 3,00 m.

Feldweg Fl.-Nr. 4604 (Gemarkung Miltenberg)

(Ifd. Nr. 15 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 Richtung Amorbach bei Bau-km 0+600 bis 0+665 links.

Aufgrund der Verbreiterung der B 469 Richtung Amorbach muss der links der Bundesstraße bestehende Weg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand als unbefestigter Erdweg hergestellt. Der Weg dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 80 m, die Breite 3,00 m.

Feldweg Fl.-Nr. 4054 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 26 im Bauwerksverzeichnis)

Ortsstraße „Am Hundsrück“ bei Bau-km 0+184 rechts.

Der bestehende Feldweg wird an die neue Situation angepasst und im Einmündungsbereich bituminös befestigt. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 9 m.

Feldweg Fl.-Nr. 4044 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 27 im Bauwerksverzeichnis)

Kreisstraße neu bei Bau-km 0+316 links.

Der bestehende Feldweg wird an die neue Situation angepasst und entsprechend dem Bestand bituminös befestigt. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 7 m.



Feldweg Fl.-Nr. 4008 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 28 im Bauwerksverzeichnis)

Kreisstraße neu bei Bau-km 0+357 rechts.

Der bestehende Weg wird an die neue Situation angepasst und bituminös befestigt. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 15 m, die Breite 3,00 m.

Feldweg Fl.-Nr. 4665/1 (Gemarkung Miltenberg)

(Ifd. Nr. 29 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 Richtung Amorbach bei Bau-km 0+565 bis 0+654 rechts.

Aufgrund der Verbreiterung der B 469 Richtung Amorbach muss der rechts der Bundesstraße bestehende Weg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand bituminös befestigt. Der Weg dient dem Rad- als auch dem landwirtschaftlichen Verkehr. Der Weg liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes Zone III A. Die Baulänge beträgt 93 m, die Breite 3,00 m.

Feldweg Fl.-Nr. 3876 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 30 im Bauwerksverzeichnis)

Zwischen Ortsstraße Am Alten Turnplatz und der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg.

Aufgrund der Herstellung des Bauwerkes 4 (Geh- und Radwegunterführung) muss der bestehende Weg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand als unbefestigter Erdweg hergestellt. Der Weg dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Die Baulänge beträgt 70 m, die Breite 2,50 m.

#### 4.1.11 Beschränkt öffentliche Wege

##### Selbständiger Geh- und Radweg bei Fl.-Nr. 3884/2 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis)

Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg bei Bahn-km 34,5

Durch die Beseitigung des Knotens Mittelgewann wird die bestehende Fußwegeverbindung zwischen Großheubach und Kleinheubach (Mittelgewann) unterbrochen. Zur Gewährleistung einer sicheren Radwegeverbindung ist die Herstellung einer Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg vorgesehen. Die Unterführung wird an das bestehende Wegenetz (Fl.-Nr. 3884/2, Gemarkung Kleinheubach) bzw. an die Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ (Fl.-Nr. 3870/2, Gemarkung Kleinheubach) angeschlossen.

##### Selbständiger Geh- und Radweg links der St 2441 alt bei Bau-km 0+005 bis 0+147 links (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 60 im Bauwerksverzeichnis)

St 2441 alt bei Bau-km 0+005 bis 0+147 links

Aufgrund der Verbreiterung der St 2441 in Richtung Großheubach muss der links der Staatsstraße bestehende Geh- und Radweg ersetzt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand bituminös befestigt. Der Weg dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Friedhof / Miltenberg. Die Baulänge des Weges beträgt 147 m, die Breite 2,50 m.

##### Selbständiger Geh- und Radweg bei Fl.-Nr. 3924 (Gemarkung Kleinheubach)

(Ifd. Nr. 16 im Bauwerksverzeichnis)

St 2310 alt bei Bau-km 0+004 bis 0+171 links und B 469 (Kreisfahrbahn) Bau-km 0+249 bis 0+300 rechts und Rampe KT Bau-km 0+300 bis 0+449 rechts.

Der Weg wird bituminös befestigt. Er dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Friedhof / Miltenberg. Die Baulänge des Weges beträgt 361 m, die Breite 3,00 m.

#### 4.1.11 Beschränkt öffentliche Wege

##### Selbständiger Geh- und Radweg links der St 2441 bei Fl.-Nr. 3866/5 (Gemarkung Kleinheubach) (Ifd. Nr. 16.1 im Bauwerksverzeichnis)

St 2441 Verbindungsrampe Abschnitt 0 Station 0,127 und Abschnitt 0 Station 0,088.  
Links der St 2441 wird ein Geh- und Radweg neu hergestellt. Er quert die Verbindungsrampe der St 2441 höhenfrei (BW 5) und dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Großheubach - Kleinheubach/Mittelgewann. Der Weg wird bituminös befestigt. Die Baulänge des Weges beträgt 205 m, die Breite 2,50 m. Der Weg schließt an die Geh- und Radwegunterführung an der Bahnlinie (Ifd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis) an. Die Wegführung ist auf den kommunalen Bebauungsplan „Steinertsäcker“ (Neubau Feuerwehrhaus Kleinheubach) abgestimmt.

##### Selbständiger Geh- und Radweg bei Fl.-Nr. 3884/2 (Gemarkung Kleinheubach) (Ifd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis)

Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg bei Bahn-km 34,5  
Durch die Beseitigung des Knotens Mittelgewann wird die bestehende Radwegeverbindung zwischen Großheubach und Kleinheubach (Mittelgewann) unterbrochen. Zur Gewährleistung einer sicheren Radwegeverbindung ist die Herstellung einer Geh- und Radwegunterführung (BW 4) an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg vorgesehen. Die Unterführung wird an das bestehende Wegenetz (Fl.-Nr. 3884/2, Gemarkung Kleinheubach) bzw. an die Ortsstraße „Am Alten Turnplatz“ (Fl.-Nr. 3870/2, Gemarkung Kleinheubach) als auch den geplanten Geh- und Radweg an der Verbindungsrampe der St 2441 (Ifd. Nr. 16.1 im Bauwerksverzeichnis) angeschlossen.

##### Selbständiger Geh- und Radweg Fl.-Nr. 3884/2 (Gemarkung Kleinheubach) (Ifd. Nr. 60.1 im Bauwerksverzeichnis)

Der parallel zur Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg verlaufende Geh- und Radweg wird zwischen der Rampe BW 4 und der St 2441 plangemäß ausgebaut. Der Weg wird bituminös befestigt. Der Weg dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Friedhof / Miltenberg. Die Baulänge des Weges beträgt 90 m, die Breite 2,50 m.

##### Selbständiger Geh- und Radweg links der St 2441 alt, Fl.-Nr. 3924/1 (Gemarkung Kleinheubach) (Ifd. Nr. 60 im Bauwerksverzeichnis)

St 2441 alt bei Bau-km 0-005 bis 0+143 links.  
Aufgrund der Verbreiterung der St 2441 alt Richtung Großheubach muss der links der Staatsstraße bestehende Geh- und Radweg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand bituminös befestigt. Der Weg dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Friedhof / Miltenberg. Die Baulänge des Weges beträgt 147 m, die Breite 2,50 m.

##### Selbständiger Geh- und Radweg bei Fl.-Nr. 3924 (Gemarkung Kleinheubach) (Ifd. Nr. 16 im Bauwerksverzeichnis)

St 2310 alt bei Bau-km 0+004 bis 0+171 links und B 469 (Kreisfahrbahn) Bau-km 0+249 bis 0+300 rechts und Rampe K1 Bau-km 0+300 bis 0+449 rechts.  
Der Weg wird bituminös befestigt. Er dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Friedhof. Die Baulänge des Weges beträgt 357 m, die Breite 3,00 m.

Unselbständiger Geh- und Radweg rechts der B 469 alt (Gemarkung Kleinheubach) bzw. rechts der St 2310 alt (Gemarkung Miltenberg)

(Ifd. Nrn. 61 und 62 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 alt Abschnitt 440 Station 4,120 - 4,235 rechts bzw. St 2310 alt Abschnitt 100 Station 0,000 - 0,187 rechts.

Aufgrund des Straßenausbaus Richtung Miltenberg muss der rechts der Straße bestehende Geh- und Radweg verlegt werden. Der Weg wird entsprechend dem Bestand bituminös befestigt und dient dem Rad- und Fußgängerverkehr Kleinheubach - Miltenberg. Der Weg quert die B 469 alt höhenfrei (BW 6) und schließt an den Geh- und Radweg Ifd. Nr. 16 an. Die Baulänge des Weges beträgt 280 m, die Breite 3,00 m.

#### **4.1.12 Ausbau von Gewässern**

Von der Baumaßnahme werden die folgenden Gewässer berührt:

##### Kriegsgraben

Der Kriegsgraben ist ein Gewässer III. Ordnung. Er verläuft aus Richtung des Bullauer Berges kommend seitlich der Ortsstraße „Am Hundsrück“ in einem offenen Graben. An kreuzenden Straßen, Wegen und Zufahrten bestehen Durchlässe. Ab dem Knoten St 2441 / Ortsstraße „Im Mittelgewann“ verläuft der Kriegsgraben **durchgehend verrohrt weiter in bestehender Verrohrung** bis zur Einmündung in den Main (**Einleitung wie bisher etwa bei Main-km 121,65**).

Durch die Baumaßnahme muss der Kriegsgraben verlegt werden. In der Verlegungsstrecke zwischen der Kr Mil 4 alt und dem Knoten St 2441 Ortsstraße „Mittelgewann“ wird der Kriegsgraben **weitestgehend** als offener Graben geführt, an den Kreuzungen mit bestehenden oder geplanten Straßen, Wegen und Zufahrten werden Durchlässe vorgesehen. **Die Gestaltung des Gewässers erfolgt naturnah. Hierzu ist ein mäandrierender Verlauf mit unterschiedlichen Böschungsneigungen und Sohlbreiten vorgesehen** Im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird im Bereich der Querung der St 2441 alt der Durchmesser von DN 600 bzw. DN 900 auf jeweils DN 1000 erweitert und das **Längsgefälle hier an die neue Situation angepasst**. Die Verlegung des Kriegsgrabens ist im Lageplan (Unterlage 7.1.1 T2) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis beschrieben (Unterlage 7.2, Ifd. Nrn. 503 bis 508 sowie 512 und 513).

##### Pfalzgraben

Der Pfalzgraben ist ein Gewässer III. Ordnung. Er verläuft aus Richtung des Bullauer Berges kommend zum Werksgelände der Fa. Erbacher. An kreuzenden Straßen, Wegen und Zufahrten bestehen Durchlässe.

Durch die Baumaßnahme muss der Pfalzgraben an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Im Bereich der Kr Mil 4 alt wird der bestehende Durchlass durch einen offenen Graben **mit mäandrierendem Verlauf, unterschiedlichen Böschungsneigung und Sohlbreite** ersetzt. Die Anpassungsmaßnahmen am Pfalzgraben sind im Lageplan (Unterlage 7.1.1 T2) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis beschrieben (Unterlage 7.2, Ifd. Nrn. 501, 502 und 514).

## 4.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die gegenwärtige Situation besteht aus den folgenden Kreuzungen und Einmündungen:

- A. Teilplanfreier Knoten B 469 / St 2310 / St 2441 AS Kleinheubach (Kreuzung).
- B. Plangleicher Knoten St 2441 / Ortsstraßen „Im Mittelgewann“ und „Am Alten Friedhof“ (Kreuzung).
- C. Plangleicher Knoten Kr Mil 4 / Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Einmündung).
- D. Plangleicher Knoten Ortsstraßen „Im Mittelgewann“ / „Am Hundsrück“ / „In der Seehecke“ (Einmündung).
- E. Planfreie Kreuzung B 469 / Kr Mil 4 (Überführung der Kreisstraße).
- F. Planfreie Kreuzung B 469 / Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Überführung der Bundesstraße).
- G. Plangleicher Knoten St 2310 / Ortsstraße zum Friedhof und Fa. Erbacher (Einmündung).



Bild 17: Lage der Kreuzungen und Einmündungen

Die Knoten A und D werden plangemäß umgebaut. Die mit diesen Knoten bestehenden Verknüpfungen im Straßen- und Wegenetz bleiben bestehen.

Der Knoten B wird aufgelassen. Die Ortsstraße „Im Mittelgewann“ ist künftig über die Ortsstraße „Am Hundsrück“ indirekt mit dem überörtlichen Straßennetz verbunden (Ifd. Nrn. 11, 23, 56 und 57 im Bauwerksverzeichnis). Die Erschließung des Friedhofes und der Fa. Erbacher erfolgt künftig ausschließlich über den bestehenden Knoten G.

## 4.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die gegenwärtige Situation besteht aus den folgenden Kreuzungen und Einmündungen:

- H. Teilplanfreier Knoten B 469 / St 2310 / St 2441 AS Kleinheubach (Kreuzung).
- I. Plangleicher Knoten St 2441 / Ortsstraßen „Im Mittelgewann“ und „Am Alten Friedhof“ (Kreuzung).
- J. Plangleicher Knoten Kr Mil 4 / Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Einmündung).
- K. Plangleicher Knoten Ortsstraßen „Im Mittelgewann“ / „Am Hundsrück“ / „In der Seehecke“ (Einmündung).
- L. Planfreie Kreuzung B 469 / Kr Mil 4 (Überführung der Kreisstraße).
- M. Planfreie Kreuzung B 469 / Ortsstraße „Am Hundsrück“ (Überführung der Bundesstraße)
- N. Plangleicher Knoten St 2310 / Ortsstraße zum Friedhof / Firma Erbacher (Einmündung).

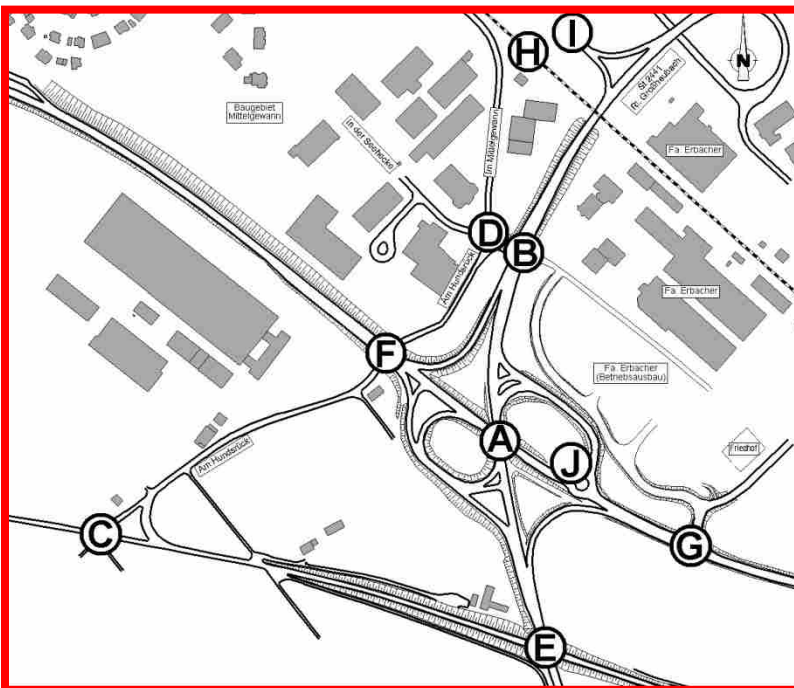


Bild 17: Lage der Kreuzungen und Einmündungen

Die Knoten A, C und D werden plangemäß umgebaut. Die mit diesen Knoten bestehenden Verknüpfungen im Straßen- und Wegenetz bleiben bestehen.

Der Knoten B wird aufgelassen. Die Ortsstraße „Im Mittelgewann“ ist künftig über die Ortsstraße „Am Hundsrück“ indirekt mit dem überörtlichen Straßennetz verbunden (lfd. Nrn. 11, 23, 56 und 57 im Bauwerksverzeichnis). Die Erschließung des Friedhofes und der Fa. Erbacher erfolgt künftig ausschließlich über den bestehenden Knoten G.

Die planfreie Kreuzung E entfällt, das bisherige Brückenbauwerk wird abgebrochen. Die Kr Mil 4 wird an den Knoten A angeschlossen (Ifd. Nrn. 10, 41 und 55 im Bauwerksverzeichnis).

Die planfreie Kreuzung F bleibt bestehen, das bisherige Brückenbauwerk wird abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt (Ifd. Nrn. 73 und 74 im Bauwerksverzeichnis).

Der plangleiche Knoten G bleibt grundsätzlich zur Erschließung des Firmengeländes und der Firma Erbacher bestehen. Die Höhenlage wird an die neue Situation angepasst.

Für den nichtmotorisierten Verkehr wird an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg bei Bahn-km 34,5 eine Unterführung (planfreie Kreuzung H) neu hergestellt.

#### 4.3 Erdarbeiten

Die Baumaßnahme befindet sich im Bereich bzw. in der Umgebung bestehender Straßen im Wesentlichen geländegleich bzw. in Dammlage. Lediglich die B 469 Richtung Aschaffenburg liegt rechts zwischen Bau-km 0+000 und 0+590 im Einschnitt.

Die zur Herstellung der Straßendämme benötigten Erdmassen ergeben sich zum Teil durch Bodenbewegung innerhalb des Baufeldes (z. B. Abtrag des Straßendamms der Kr Mil 4 alt) bzw. durch Zulieferung von Bodenmassen.

Zwischen Bau-km 0+140 und 0+200 wird links der B 469 Richtung Aschaffenburg zur Bodenprofilierung (Ablagerung von Außenmaterial) ein Erdwall errichtet.

#### 4.4 Entwässerung

Einzelheiten hierzu sind der Unterlage 13 zu entnehmen.

**Wird ersetzt durch Seite 60 T1**

Die planfreie Kreuzung E entfällt, das bisherige Brückenbauwerk wird abgebrochen. Die Kr Mil 4 wird an den Knoten A angeschlossen (Ifd. Nrn. 10, 41 und 55 im Bauwerksverzeichnis).

Die planfreie Kreuzung F bleibt bestehen, das bisherige Brückenbauwerk wird abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt (Ifd. Nrn. 73 und 74 im Bauwerksverzeichnis).

Der plangleiche Knoten G bleibt grundsätzlich zur Erschließung des Friedhofes und der Firma Erbacher bestehen. Die Höhenlage wird an die neue Situation angepasst.

Für den nichtmotorisierten Verkehr **werden Unterführungen** an der Bahnlinie Aschaffenburg - Miltenberg bei Bahn-km 34,5 (planfreie Kreuzung H), **an der Verbindungsrampe der St 2441 (planfreie Kreuzung I) sowie an der B 469 alt (planfreie Kreuzung J)** neu hergestellt.

### **4.3 Erdarbeiten**

Die Baumaßnahme befindet sich im Bereich bzw. näherem Umfeld bestehender Straßen im Wesentlichen geländegleich bzw. in Dammlage. Lediglich die B 469 Richtung Aschaffenburg liegt rechts zwischen Bau-km 0+000 und 0+590 im Einschnitt.

Die zur Herstellung der Straßendämme benötigten Erdmassen ergeben sich zum Teil durch Bodenbewegung innerhalb des Baufeldes (z. B. Abtrag des Straßendamms der Kr Mil 4 alt) bzw. durch Zulieferung von Bodenmassen.

Zwischen Bau-km 0+140 und 0+245 wird links der B 469 Richtung Aschaffenburg zur Bodenprofilierung (Ablagerung von Aushubmaterial) ein Erdwall errichtet.

**Die Straßendämme der Verbindungsrampen zwischen dem „Underfly“ (Fahrbeziehung Amorbach - Großheubach) und der Kreisfahrbahn werden als Verbundkonstruktionen (z. B. Bewehrte Erde, geokunststoffbewehrte Stützkonstruktion) hergestellt. Sie werden straßenseitig zum „Underfly“ hin mit Gabionen verkleidet.**

### **4.4 Entwässerung**

Einzelheiten hierzu sind der Unterlage 13 zu entnehmen.



## 4.5 Ingenieurbauwerke

Für die Baumaßnahme werden mehrere Brücken- und Stützbauwerke erforderlich.  
In den Unterlagen ist die Ausführung in Stahlbeton dargestellt. Für die Stützbauwerke kommt als Alternative die Verwendung der Bauweise „Bewehrte Erde, mit rückverhängter Wandkonstruktion“ in Frage. An den nachfolgend angegebenen Bauwerksdaten und den Angaben zu den Planfeststellungsgrenzen ändert sich dadurch nichts.

### Bauwerk 1 - „Brücke über Ortsstraße „Am Hundsrück“

(Ifd. Nr. 74 im Bauwerksverzeichnis)

B 469, Abschnitt 440, Station 3,959

Rahmenbauwerk

Lichte Weite / Lichte Höhe = 12,25 m /  $\geq$  4,70 m

### Bauwerk 2 - Trogbauwerk Nord

(Ifd. Nr. 75 im Bauwerksverzeichnis)

St 2441 alt / B 469 (Ri. Amorbach), Bau-km 0+288,200 bis 0+288,250

entspricht

St 2441 alt, Abschnitt 100, Station 0,000 bis 0,125 mit B 469, Abschnitt 460, Station 0,000 bis 0,125

Troglänge = 66,00 m

Lichte Weite / Lichte Höhe = 10,75 m /  $\geq$  4,70 m

### Bauwerk 3 - Trogbauwerk Süd

(Ifd. Nr. 76 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 (Ri. Amorbach), Bau-km 0+382,300 bis 0+500,300

entspricht

B 469, Abschnitt 460, Station 0,219 bis 0,337

Troglänge = 16,00 m

Lichte Weite / Lichte Höhe = 10,00 m /  $\geq$  4,70 m

### Bauwerk 4 - Geh- und Radwegunterführung unter DB-Strecke Aschaffenburg - Miltenberg

(Ifd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis)

Bahn-km 34,5 der DB-Strecke Aschaffenburg - Miltenberg

Rahmenbauwerk

Lichte Weite / Lichte Höhe = 3,50 m / 2,50 m

Weitere Angaben zu den Ingenieurbauwerken sind der Unterlage 10 zu entnehmen.

## 4.5 Ingenieurbauwerke

Für die Baumaßnahme werden mehrere **Brückenbauwerke** erforderlich.  
**Sie werden in Stahlbeton hergestellt.**

Bauwerk 1 - „Brücke über Ortsstraße „Am Hundsrück“  
(lfd. Nr. 74 im Bauwerksverzeichnis)

B 469, Abschnitt 440, Station 3,959  
Rahmenbauwerk  
Lichte Weite / Lichte Höhe = 12,25 m /  $\geq$  4,70 m

Bauwerk 2 - **Brückenbauwerk Nord**  
(lfd. Nr. 75 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 (Ri. Amorbach), Bau-km **0+282**  
entspricht  
B 469, Abschnitt 460, Station **0,119**  
**Rahmenbauwerk**  
Lichte Weite / Lichte Höhe = **11,25** m /  $\geq$  4,70 m

Bauwerk 3 - **Brückenbauwerk Süd**  
(lfd. Nr. 76 im Bauwerksverzeichnis)

B 469 (Ri. Amorbach), Bau-km **0+389**  
entspricht  
B 469, Abschnitt 460, Station **0,226**  
**Rahmenbauwerk**  
Lichte Weite / Lichte Höhe = **11,00** m /  $\geq$  4,70 m

Bauwerk 4 - Geh- und Radwegunterführung unter DB-Strecke Aschaffenburg - Miltenberg  
(lfd. Nr. 77 im Bauwerksverzeichnis)

Bahn-km 34,5 der DB-Strecke Aschaffenburg - Miltenberg  
**Stahlbetonrahmen**  
Lichte Weite / Lichte Höhe = **4,00** m /  $\geq$  2,50 m

Bauwerk 5 - Geh- und Radwegunterführung unter der St 2441 Verbindungsrampe  
(lfd. Nr. 77.1 im Bauwerksverzeichnis)

St 2441, Abschnitt 0, Station 0,127 (6221226 D/E)  
St 2441, Abschnitt 0, Station 0,088 (6221226 F/H)  
**Stahlbetonrahmen**  
Lichte Weite / Lichte Höhe = **4,00** m /  $\geq$  2,50 m

Bauwerk 6 - Geh- und Radwegunterführung unter der Kreisstraße (St 2310 alt)  
(lfd. Nr. 77.2 im Bauwerksverzeichnis)

Kreisstraße (St 2310 alt), Bau-km 0+025,390  
Rampe K5, Bau-km 0+240,479  
**Stahlbetonrahmen**  
Lichte Weite / Lichte Höhe = **5,00** m /  $\geq$  3,00 m

Weitere Angaben zu den Ingenieurbauwerken sind der Unterlage 10 zu entnehmen.

#### **4.6 Straßenausstattung**

Die gesamte Baumaßnahme erhält eine den gültigen Regelwerken entsprechende Ausstattung mit Markierungen, Leit- und Schutzeinrichtungen. Die Beschilderung erfolgt in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde.

#### **4.7 Besondere Anlagen**

Besondere Anlagen (Rastplätze, Tank- und Rastanlagen, Lagerplätze, Gerätehöfe etc.) sind nicht vorgesehen.

Der bestehende Rastplatz an der B 469 Richtung Aschaffenburg (Bau-km 0+148 bis 0+274 links, Abschnitt 440, Station 3,405 - 3,531 links, lfd. Nr. 42 im Bauwerksverzeichnis) wird aus Gründen der Verkehrssicherheit (fehlende Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen) aufgehoben und zurückgebaut. Der Rastplatz ist nur gering frequentiert. Die Gefahr, dass infolge des Rückbaus Fahrzeuge am Fahrbahnrand halten könnten, besteht vorliegend nicht. Die Anlage ist daher entbehrlich; ein Ersatz im Bereich der Baumaßnahme oder dessen Umfeld ist daher nicht vorgesehen.

#### **4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Bei Bahn-km 34,5 der Strecke Aschaffenburg - Miltenberg ist der Bau einer neuen Gehwegunterführung vorgesehen. Ansonsten sind bestehende Anlagen des Personennahverkehrs von der Baumaßnahme nicht betroffen.

#### **4.9 Leitungen**

Die Leitungen der Versorgungsunternehmer werden soweit erforderlich an die neuen Verhältnisse angepasst. Einzelheiten siehe Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) und Unterlage 15.1.1 (Lageplan der Versorgungsleitungen, nachrichtlich).

## **5. Schutzmaßnahmen**

### **5.1 Verkehrslärmschutzmaßnahmen**

Als aktive Lärmschutzmaßnahme ist an den zu ändernden oder neu zu bauenden Straßen der Einbau einer Asphaltdeckschicht mit einem Korrektur-Wert  $D_{\text{StrO}}$  von -2 dB(A) vorgesehen. Darüber hinaus sind keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen - weder aktiv noch passiv - im Zuge der Baumaßnahme vorgesehen.

### **5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Die Maßnahme befindet sich zum Teil im Geltungsbereich des Wasserschutzgebietes Zone III A. Innerhalb des Wasserschutzgebietes werden entsprechende Schutzmaßnahmen nach RiStWag vorgesehen. Die Maßnahmen sind der Unterlage 6.1 zu entnehmen.

### **5.3 Umweltauswirkungen**

Die Baumaßnahme sieht den Umbau einer bestehenden Verkehrsanlage vor. Der bereits bestehende Knoten und seine hohe Verkehrsbelastung bewirken eine erhebliche Vorbelastung des Umfeldes der Baumaßnahme. Die Verkehrsbelastung wird sich durch den Umbau des Knotens nicht erhöhen und somit auch nicht die Immissionen in das Umfeld. Unter Einbeziehung der Vorbelastungen treten nachteilige Umweltauswirkungen in Form von zusätzlichen Belastungen lediglich in sehr geringem Umfang auf. Für das Schutzgut Wasser wird sogar durch den Straßenausbau nach RiStWag gegenüber dem Bestand ohne bautechnische Maßnahmen im Wasserschutzgebiet eine deutliche Verbesserung der Schadstoffreduzierung erzielt.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Auswirkungen des Vorhabens auf das jeweilige Schutzgut dar.

Tabelle 20: *Umweltauswirkungen*

Schutzgut	Projektwirkung	Auswirkung	Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungsmaßnahmen
Menschen / menschliche Gesundheit	Lärmemissionen	Keine nennenswerte erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	Flächeninanspruchnahme durch Überbauung	Überbauung der Randbereiche von Lebensräumen	Schaffung entsprechender neuer Lebensräume (Ausgleich)
	Zerschneidung, Trennung	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
	Kollision	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Boden	Gering erhöhte Bodenversiegelung	geringer Verlust an belebtem Boden	Entsiegelung stillgelegter Fahrbahnteile
Wasser	Einleitung von Straßenabwasser in Grundwasser und Oberflächengewässer	Leicht erhöhte Schadstoffbelastung des Grund- und Trinkwassers	Innerhalb des Wasserschutzgebietes erfolgt der Straßenausbau nach RiStWag, dadurch Senkung der Schadstoffe im Grundwasser. Mit dem Rückbau der Kreisstraße Mil 4 in einem Teilbereich wird die bestehende Gefahr des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Trinkwasserschutzgebiet gemindert. Das Regenversickerungsbecken bewirkt eine Reduktion der Schmutzwasseremissionen.
	Versiegelung	beschleunigter Abfluss des Niederschlagwassers, dadurch geringere Grundwasserneubildung	Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden entsiegelt.
Luft / Klima	Veränderung des Geländereiefs	Keine nennenswert erhöhte Beeinträchtigungen	- -
Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes	Die Maßnahme sieht im Wesentlichen den Umbau bereits bestehender Verkehrsanlagen vor. Das bestehende Landschaftsbild wird dadurch jedoch nur temporär beeinträchtigt.	Neugestaltung der veränderten Flächen

## 6. Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten

Entfällt.

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

Einzelheiten hierzu sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

Von der Baumaßnahme sind keine Natura 2000 – Gebiete betroffen.

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

Entfällt.

## 9. Durchführung der Baumaßnahme

Eine Vollsperrung des bestehenden Knotens zur Herstellung der Baumaßnahme ist auf Grund seiner Verkehrsbedeutung sowie mangels hinreichender Kapazitätsreserven im angrenzenden Straßennetz nicht durchführbar. Lediglich schwächere Verkehrsbeziehungen lassen sich kurzzeitig an den angrenzenden Knoten umleiten. Die Baumaßnahme ist daher in einzelnen Abschnitten „unter Verkehr“ mit kleinräumigen Umfahrungen in Nähe der Baustelle aufzufeld hergestellt werden. Hierzu sind die nachfolgend beschriebenen Bauphasen A bis C vorgesehen:

### Bauphase A

- Bau der Geh- und Radwegunterführung (R15) an der Bahnlinie
- Dreistreifiger Ausbau der B 469 Richtung Buchsaffenburg
- Ausbau eines Teils der Ortsstraße Am Hundsrück
- Bau des Regenversickerungsbereichs

### Bauphase B

- Ausbau der St 241 Alt zwischen der Bahnbrücke und dem Knoten Mittelgewann
- Umbau des Einmündungsbereichs der Ortsstraßen In der Seehecke / Im Mittelgewann / Am Hundsrück
- Bau der späteren Verbindung der Kreisstraße an den großen Kreisverkehr

### Bauphase C

- Bau eines Teil des großen Kreisverkehrs
- Bau der Stütz- und Trogbauwerke (BW 2 und 3) Parallelrampen Rampen K1, K4 und 4K)
- Ausbau der B 469 zum Underfly
- Bau des südlichen Teils des Brückenbauwerkes BW 1
- Ausbau eines Teils der Ortsstraße Am Hundsrück zur späteren Kreisstraße

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

Entfällt.

## 9. Durchführung der Baumaßnahme

Eine Vollsperrung des bestehenden Knotens zur Herstellung der Baumaßnahme ist auf Grund seiner Verkehrsbedeutung sowie mangels hinreichender Kapazitätsreserven im angrenzenden Straßennetz nicht durchführbar. Lediglich schwächere Verkehrsbeziehungen lassen sich kurzzeitig an den angrenzenden Knoten umleiten. Die Baumaßnahme muss daher in einzelnen Abschnitten „unter Verkehr“ mit kleinräumigen Umfahrungen in Nähe zum Baufeld hergestellt werden. Hierzu sind die nachfolgend beschriebenen Bauphasen A bis E vorgesehen:

### Bauphase A

- Bau der Geh- und Radwegunterführung (BW 4) an der Bahnlinie
- **Bau der Geh- und Radwegunterführung an der Verbindungsrampe der St 2441 (BW 5)**
- Dreistreifiger Ausbau der B 469 Richtung Aschaffenburg
- Ausbau eines Teils der Ortsstraße Am Hundsrück
- Bau des Regenversickerungsbeckens

### Bauphase B

- Ausbau der St 2441 alt zwischen der Bahnbrücke und dem Knoten Mittelgewann
- Umbau des Einmündungsbereichs der Ortsstraßen In der Seehecke / Im Mittelgewann / Am Hundsrück
- Bau der späteren Anbindung der Kreisstraße an den großen Kreisverkehr

### Bauphase C

- Bau eines Teil des großen Kreisverkehrs
- Bau der Stütz- und Trogbauwerke (BW 2 und 3) Parallelrampen Rampen K1, K4 und 4K)
- Ausbau der B 469 zum Underfly
- Bau des südlichen Teils des Brückenbauwerkes BW 1
- **Bau der Geh- und Radwegunterführung an der B 469 alt (BW 6)**
- Ausbau eines Teils der Ortsstraße Am Hundsrück zur späteren Kreisstraße

## Bauphase D

- Bau der Parallelrampe 1K
- Bau des nördlichen Teils des Brückenbauwerkes BW 1
- Bau des Bypasses (Rampe 12)
- Ausbau der B 469 Richtung Amorbach

## Bauphase E

- Bau der Feld- und Waldwege
- Rückbau der bauzeitlichen Umfahrungen

Der für den Straßenbau und die landschaftspflegerischen Maßnahmen notwendige Grunderwerb wird vor Beginn der Bauarbeiten durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg durchgeführt. Die betroffenen Grundstücke sind in Unterlage 14 (Grunderwerb) dargestellt und aufgelistet.

## **10. Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich.