
von Str.-km	bis Str.-km	Stadt Wächtersbach
von Bau-km	bis Bau-km	Schloss 1
Nächster Ort	Wächtersbach	63607 Wächtersbach

Baulänge 293,039 m

Anschlußlänge Haushalt : 2025

Erläuterungsbericht

Sanierung der Wittgenborner Straße (L3194) mit Fahrbahnverschwenkung und Anbindung des Baugebietes auf dem ehemaligen Brauereigelände in Wächtersbach

Beginn zwischen NK 5721 012 und NK 5721 017 Station 0,527
Ende zwischen NK 5721 012 und NK 5721 017 Station 0,820

Aufgestellt: Wächtersbach, den	Bearbeitet: DEHMER & BRÜCKNER Ingenieure + Planer GmbH Leipziger Strasse 28 63584 Gründau Gründau, den
	Aus Sicht der Belange von Hessen Mobil zugestimmt: Gelnhausen, den Hessen Mobil Dezernat Planung und Bau Mittelhessen i.A..... Junkermann - Sachgebietsleiterin

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1. Planerische Beschreibung

Die Stadt Wächtersbach beabsichtigt, in enger Zusammenarbeit mit Hessen Mobil und der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH, die völlige Umgestaltung des am Stadtrand liegenden Areals der ehemaligen Wächtersbacher Brauerei an der L 3194 (Wittgenborner Straße). Einbezogen darin ist die Sicherstellung der ärztlichen Versorgung. So befinden sich derzeit mehrere Arztpraxen auf einem ehemaligen Brauereigebäude auf dem Gelände. Anliegend zum Grundstück befindet sich das ehemalige Schloss Wächtersbach mit Nebengebäuden. Dieses dient nach der erfolgten Sanierung als Sitz der Stadtverwaltung sowie weiterer Gewerbebetriebe.

Die Planung des Gesamtkomplexes ist sehr umfangreich und beinhaltet mehrere Teile. Im südlichen Bereich war ursprünglich die Herstellung eines neuen Ärztehauses, bestehend aus 2 durch eine Umfahrung getrennte Gebäude geplant. Durch die vollständige Sanierung der direkt anliegenden, ehemaligen, zum Schloss zugehörigen Rentkammer, können die Arztpraxen in diese umziehen. Damit kann der letzte Gebäudekomplex des ehemaligen Brauereigeländes abgerissen werden.

Durch den Umzug der Stadtverwaltung in das sanierte Schloss und den Umzug der Arztpraxen, sowie die im Weiteren noch beschriebene Bebauung, ist ein Anschluss an den ÖPNV notwendig. Dazu gab es sehr umfangreiche Absprachen mit der für die Erschließung zuständigen Kreisverkehrsgesellschaft. Insbesondere die Notwendigkeit des Wendens von Linienbussen wurde dabei besprochen. Mehrere Lösungen für Wendeanlagen in unmittelbarer Nähe und in Richtung Stadtteil Wittgenborn wurden planungstechnisch untersucht. Insbesondere unter dem Aspekt der Errichtung von Haltestellen im Zuge der Landesstraße.

Im Ergebnis einer umfangreichen Abwägung wurde letztendlich beschlossen, den Linienverkehr Richtung Wittgenborn an den südlich außerhalb des Planungsgebietes vorhandenen Haltestellen zu belassen und den kleineren Stadtbus in Form von Haltestellen und einer Wendeanlage direkt in das Gebiet zu bringen. Darauf basiert die in der Planung dargestellte Wendeanlage, deren Bemessung durch Schleppkurven auf diesen Bus abgestimmt wurde.

Diese Wendeschleife bestimmt die Bebauung in diesem Bereich. Es ist vorgesehen, Hochbau sowohl östlich, als auch westlich der Wendefahrbahn zu errichten. Auf dem kleineren westlichen Teil soll ein Solitärgebäude in 2-geschossiger Bauweise entstehen und gewerblich genutzt werden. Die genaue Nutzung ist dabei noch nicht geklärt. Im östlichen Bereich soll ein als Parkhalle genutztes Gebäude entstehen, das die Möglichkeit bietet entweder ca. 30 Pkw aufzunehmen (Arztpraxen und Gewerbe) oder aber auch zu besonderen Anlässen marktähnliche Veranstaltungen abzuhalten. Auf der restlichen Fläche bis zur Rentkammer sollen weitere Stellplätze errichtet werden, die dem Bedarf an dieser Stelle gerecht werden.

Bis zur Einmündung der Straße Untermühle soll Wohnbebauung (etwa 40 WE) über einen Investorenwettbewerb entstehen. Dabei sieht das Konzept des Architekturbüros Rittmannsperger vor, den Komplex nur außerhalb mit Pkw befahrbar zu gestalten. Daher werden die Stellplätze für das Baugebiet am Rande der Straße Untermühle angelegt. Vorgesehen ist darüber hinaus, hier auch ca. 20 Stellplätze für die Bediensteten der Stadtverwaltung anzulegen.

Bei der Planung dieses Gebietsteiles über einen Architekturwettbewerb war die Verbesserung der Verkehrssicherheit am Ortseingang von wichtiger Bedeutung. Erste Überlegungen favorisierten einen Fahrbahnteiler. Bei der weiteren verkehrsplanerischen Untersuchung musste dieser Gedanken verworfen werden, da der damit verbundene Eingriff in das Gelände mit seinem Flächenverbrauch nicht sinnvoll umsetzbar war.

Im Ergebnis mehrerer Planungsvarianten wurde schließlich die im beigefügten Lageplan ersichtliche Fahrbahnverschwenkung als die umzusetzende Lösung festgelegt. Diese berücksichtigt auch die Nichtveränderung des im nördlichen Straßenbereich vorhandenen Durchlassbauwerkes (Abstimmung mit der SM Wächtersbach) im Eigentum von Hessen Mobil. Die Lage der Verschwenkung resultiert aus diesen Absprachen, die Dimensionierung der Fahrbahnverschwenkung wurde mit Schleppkurven durchgeführt.

Entlang der L 3194 soll ein Geh- und Radweg zwischen Obertorstraße und Untermühle auf der östlichen Straßenseite (neue Bebauung) errichtet werden, der gleichzeitig eine Vielzahl der neu zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen aufnimmt. Erste Leitungsverlegungen fanden bereits statt. Ein Antrag auf Zuwendungen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) wurde gestellt und Fördermittel für 2025 in Aussicht gestellt.

Für die Umsetzung der Planung ist auf der Basis der Planunterlagen eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Wächtersbach und Hessen Mobil zur Regelung der Rechtsverhältnisse abzuschließen.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die OD der L 3194 ist im Planungsbereich durch einen geradlinigen Verlauf mit einer anschließenden, sehr engen Doppelkurve geprägt. An dieser grundsätzlichen Fahrbahnführung können durch die in Randlage zur Trasse befindlichen Bebauung keine Veränderungen durchgeführt werden. Die Länge des Ausbaubereiches auf der L 3194 beträgt 293 m. Der Umbau der Straße im Bereich der Verschwenkung und die Erneuerung der Straßenfläche im übrigen Straßenbereich erfolgt durch Hessen Mobil. Einbezogen ist die Veränderung/Stellung der Hochbordanlage und der beidseitigen Entwässerungsrinnen.

Die Stadt Wächtersbach baut beidseitig die Geh- und Radverkehrsanlagen aus. Sie baut die Anschlüsse der Stadtstraßen Untermühle und Obertor sowie die neuen Anschlüsse der Wendefahrbahn des Stadtbusses. Die Anschlüsse sind in der Befahrbarkeit geteilt in eine südliche Ein- und Ausfahrt (Zufahrt Stadtbus und Zufahrt/Ausfahrt Stellplätze Parkhalle und Parkplätze Außengelände) und eine nördlich gelegene Ausfahrt für den Stadtbus.

Der neue, auf der Ostseite der Planung gelegene Geh- und Radweg wird in einer Breite von 3,00 m hergestellt. Er beginnt an der Straße Obertor und endet an der Straße Untermühle. Der Netzschluss des kombinierten Geh- und Radweges erfolgt am Obertor über den dortigen verkehrsberuhigten Bereich direkt in die Innenstadt sowie straßenbegleitend an der Ein- und Ausfahrt über den Schlosspark an das übergeordnete Radwegenetz. Über die Untermühle ist ein Anschluss an den Radweg Spielberger Platte/Wittgenborner Hochebene gegeben.

Alle Überquerungen von einmündenden Straßen werden mit taktilen Leitelementen entsprechend der Vorgaben zur Berücksichtigung der unbehinderten Mobilität ausgestattet. Deren Anordnung erfolgt auf Grundlage der Hessischen Musterlösungen.

Bereits im vergangenen Jahr wurden umfangreiche Arbeiten zur Vorverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen getätigt. So wurde u.a. die Fernwärmeversorgung bis zur Untermühle erweitert und der Kanal als Trennsystem bis in das Erschließungsgebiet geführt. Dabei wurde auch die bestehende Sandsteinmauer im Geh- und Radwegbereich komplett abgetragen und seitlich gelagert. Diese soll nach Fertigstellung der Maßnahme am Außenrand des Geh- und Radweges in Teilen wieder errichtet werden.

Die ordnungsgemäße Befahrbarkeit der Straßenverschwenkung wurde mittels Schleppkurven des Standardlastzuges, unter Berücksichtigung des richtliniengerechten Sicherheitszuschlages, nachgewiesen. Aus diesem Nachweis ergibt sich auch die Länge der Verschwenkung.

Die Höhen und Querneigungen des Straßenbestandes wurden in den Bereichen, die unverändert bleiben, aus dem Bestand übernommen. Im Bereich der Fahrbahnverschwenkung wurden diese der Örtlichkeit und angrenzenden Bebauung angepasst. Über die Rinne aus Betonwürfelsteinen und neue Straßenabläufe wird die Entwässerung der Verkehrsflächen gewährleistet.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Erschließung des Brauereigeländes steht in direkter Wechselwirkung zur Sanierung und Umgestaltung des Wächtersbacher Schlosses und des angrenzenden Schlossparkes. Hier sind seit vielen Jahren gleichzeitig mehrere Planungen und Bauumsetzungen integriert. Die Erschließung des ehemaligen Brauereigeländes bildet den Abschluss dieser Umgestaltungen. In einem Investorenwettbewerb soll die nördliche Wohnbebauung entstehen. Die Fahrbahnverschwenkung der L 3194 ist Bestandteil der Umgestaltung, genauso wie die Ein- und Ausfahrten für den Stadtbus und parkende Fahrzeuge.

2.2. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Derzeit wird aufgrund der Lage der Straßengradiente, in Verbindung mit der gestreckten Linienführung, durch ein breites Sichtfeld, zu schnell in die Ortslage von Wächtersbach eingefahren. Durch die Fahrbahnverschwenkung kann eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden.

Darüber hinaus ist derzeit im Planungsbereich nur ein schmaler Gehweg (1,40 m Breite) auf der Ostseite vorhanden. Durch den 3,00 m breiten Geh- und Radweg können hier erhebliche Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr geschaffen werden.

2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele

Raumordnerische Entwicklungsziele werden nur mit der Umsetzung der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes für das Gebiet verfolgt. Letzterer beinhaltet die vorliegende Straßenplanung.

2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Am grundsätzlichen Bestand der L 3194 werden keine Veränderungen vorgenommen. Die angeordnete Verschwenkung orientiert sich daran. Der straßenbegleitende kombinierte Geh- und Radweg liegt mit seiner Breite von 3,00 m, die aufgrund der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung notwendig ist, über den Minimalforderungen des Richtlinienwerkes.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Prinzipiell wirkt sich der vorliegende Entwurf nicht auf das vorhandene Verkehrsaufkommen auf der L 3194 aus. Durch die in der Planung integrierte Trennung der Verkehrsarten kann aber von einer Verbesserung für den nichtmotorisierten Verkehr und damit von einer breiteren Nutzungsakzeptanz ausgegangen werden. Damit können Umweltbeeinträchtigungen verringert werden.

Der ÖPNV wird durch die Anlage von Haltestellen im neuen Gebiet gestärkt. Behinderungen des Verkehrsflusses werden vermieden und der Umstieg vom MIV zum ÖPNV werden begünstigt. Insgesamt ergibt sich damit eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Wahl der Linie

Der gesamte Entwurf basiert im Grundsatz auf den in gemeinsamen Besprechungen getätigten Festlegungen zwischen Hessen Mobil, der Kreisverkehrsgesellschaft und der Stadt Wächtersbach. Die Trassenführung im Bereich der Verschwenkung ergibt sich aus fahrgeometrischen Notwendigkeiten. Gleiches gilt für die neue Stadtbuszuwegung. Die Geometrie der Verkehrsanlage ist außerhalb des Verschwenkungsbereiches durch die Einhaltung des Bestandes geprägt.

3.1. Gewählte Linie

Die anstehende Topographie, der Straßenverlauf der L3194 in Lage, Höhe und Querschnitt sowie die anliegende Bebauung lassen keine alternative planerische Umsetzung zu, deren Realisierung umsetzbar wäre.

4. Technische Gestaltung

4.1. Querschnitt

Die Querschnittsbreite der Landesstraße entspricht mit einer Breite von 6,50 m im Bestand der Netzfunktion und Verkehrsbelastung. Veränderungen sind hier nicht vorgesehen.

Der kombinierte östliche Geh- und Radweg wird in einer Standardbefestigung in 3,00 m Breite ausgebaut. Der westliche Gehweg wird im Bestand ausgebaut. Auch hier RStO-konform in einer Regelbauweise.

Die Querneigungen der Landesstraße orientieren sich an der bestehenden Anrampung und Verwindung. Die diesbezüglichen Parameter sind im Lageplan eingetragen.

4.2. Kreuzungen, Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die vorliegende Planung enthält keine weiteren kreuzenden Wege, die z. B. Über- oder Unterführungen unabdingbar machen würden.

4.3. Baugrund/Erdarbeiten/Befestigungsaufbau

Für diese Baumaßnahme existiert noch kein Baugrundgutachten. Sollten sich durch die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung noch Änderungen ergeben, werden diese in die Planung eingearbeitet.

Gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1, erfolgt für die durch Hessen Mobil zu bauende Fahrbahn ein Querschnittsaufbau nach Belastungsklasse 3,2.

Nr.	Dicke	Einheit	Befestigungsart
(-)	(-)	(cm)	(-)
1	4,00	cm	bituminöse Deckschicht
2	6,00	cm	bituminöse Binderschicht
3	12,00	cm	bituminöse Tragschicht
4	43,00	cm	Frostschutzschicht
Σ	65,00	cm	Gesamtaufbau

Gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, erfolgt für die Gehwege und Warteflächen folgender Querschnittsaufbau:

Nr.	Dicke	Einheit	Befestigungsart
(-)	(-)	(cm)	(-)
1	8,00	cm	Betonsteinpflaster
2	4,00	cm	Pflasterbettung
3	28,00	cm	Frostschutzschicht
Σ	40,00	cm	Gesamtaufbau

4.4. Entwässerung

An der Entwässerung der Landesstraße wurden keine Veränderungen durchgeführt. Hier bleibt es dabei, dass das über die Querneigung der Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser in eine Rinne aus Betonwürfelsteinen fließt und hier über die dort angeordneten Straßenabläufe in den bestehenden Regenwasserkanal eingeleitet wird.

4.5. Straßenausstattung

Generell erfolgt die Ausstattung der Straße mit Verkehrszeichen, Leiteinrichtungen, Beschilderung und Markierung in der üblichen Weise, nach den gültigen Richtlinien und in Abstimmung bzw. auf Anordnung der zuständigen Verkehrsbehörde.

Ein Markierungs- und Beschilderungsplan wird in den weiteren Planungsphasen erstellt. Dieser wird, wenn die Bauzeit festgelegt ist, der zuständigen Verkehrsbehörde zur Genehmigung vorgelegt.

4.6. Leitungen

Im Planungsbereich liegen Ver- und Entsorgungsleitungen. Soweit diese von der Baumaßnahme betroffen werden, müssen sie verlegt oder ggf. gesichert werden.

Die entsprechenden Regelungen sind mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen vor Baubeginn rechtzeitig abzustimmen. Da die angeforderten Leitungspläne keine Gewähr auf Vollständigkeit und Genauigkeit haben, sind von Hand Suchschlitze zu führen und vorhandene Medienkabel zu sichern

Folgende Leitungen sind von der Baumaßnahme betroffen:

Kanal	-	Stadt Wächtersbach
Wasser	-	Stadtwerke Wächtersbach GmbH
Gasleitung	-	Main-Kinzig Netzdienste GmbH
Energiekabel	-	Kreiswerke Main-Kinzig GmbH
Fernmeldeleitungen	-	Deutsche Telekom AG / Vodafone GmbH
Glasfaserkabel	-	Breitband Main-Kinzig GmbH

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

-entfällt-

5.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

6.1 Kostenberechnung

Entsprechend dem mit Einheitspreisen hinterlegten Leistungsverzeichnis können die Herstellungskosten für diese Baumaßnahme mit insgesamt ca. 624.750,00 Euro/Brutto, angesetzt werden.

6.2. Kostenträger der Baumaßnahme

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Stadt Wächtersbach für die Gehwege, Anbindungen und Fahrbahnverschwenkung. Die Sanierung der restlichen L 3194 obliegt dem Land Hessen. Die Stadt Wächtersbach hat für die Herstellung der Geh- und Radwege einen Zuwendungsantrag nach Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) gestellt. Die Förderung wurde für 2025 in Aussicht gestellt.

7. Verfahren

Das Baurecht soll über einen Bebauungsplanverfahren erlangt werden. Mit Hessen Mobil wird die Stadt Wächtersbach eine Verwaltungsvereinbarung zur Regelung der Rechtsverhältnisse abschließen. Die vorliegenden straßenbautechnischen Planunterlagen bilden dafür die Grundlage.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wird nach Vorliegen des Bewilligungsbescheides und dem Abschluss der Verwaltungsvereinbarung ausgeschrieben. Die Bauzeit beträgt ca. 4 Monate.