



WSV.de

**Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes**

Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg
Postfach 10 01 08 · 63701 Aschaffenburg

Gemeinde Niedernberg
Herrn Bürgermeister Reinhard
Hauptstraße 54
63843 Niedernberg

**Wasserstraßen-Neubauamt
Aschaffenburg**
Hockstraße 10
63743 Aschaffenburg

Ihr Zeichen

Mein Zeichen

6-234.03/0001:Obn01/02 F01

Datum

28. Juli 2018

Herr Wilde

Telefon 06021 312-3000

Telefax 06021 312-3101

Zentrale 06021 312-0

Telefax 06021 312-3101

wna-aschaffenburg@wsv.bund.de

www.wna-aschaffenburg.wsv.de

Bürozeiten

Mo - Do 09.00 - 15.00 Uhr

Fr 09.00 - 12.30 Uhr

**Neubau der Staustufe Obernau
Studie Baustraßenvarianten**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Reinhard,
sehr geehrte Damen und Herren,

in den Erörterungsterminen zur Planfeststellung der Maßnahme "Neubau der Staustufe Obernau" hatten Sie um einen Vergleich der Trasse der Baustraße, wie sie das WNA in die Planung eingebracht hat, mit alternativen Verläufen gebeten. Im Erörterungstermin mit den Niedernberger Bürgern wurden bereits 5 alternative Varianten A bis E vorgestellt. In der Anlage übersende ich Ihnen die Studie über nunmehr 6 Varianten, die hinsichtlich ihrer Konsequenzen auf Trinkwasserschutz, Ökologie, Kampfmittel, freizeitliche Nutzung von Wegen und Abstand zur Bebauung betrachtet wurden. Die Daten der beigefügten Anlage 2 weichen geringfügig von im Erörterungstermin vorgetragenen Daten ab, ändern aber an den getroffenen Aussagen nichts.

Die Datentiefe und -genauigkeit basieren auf Grundlagen, die dem Niveau einer Studie entsprechen, um wesentliche Grundzüge einer Planung und deren Machbarkeit darzulegen.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehe ich gerne zur Verfügung.

(Elmar Wilde)

Bankverbindung

Bundeskasse Halle/Saale

Dienstsitz Weiden/Oberpfalz

IBAN: DE08 7500 0000 0075

0010 07

BIC: MARKDEF 1750

Neubau der Staustufe Obernau

Variantenstudie Baustraße

1 Planungsrandbedingungen

1.1 Ortslagen

Es ist Ziel des WNA die Bevölkerung so wenig wie möglich durch die Emissionen aus Baustellenverkehr zu belasten. Da die Baustelle direkt an der Ortslage Obernau liegt und damit jeglicher Transportvorgang mitten durch Wohngebiete geführt hätte, wurde diese Möglichkeit frühzeitig (ca. 2008) ausgeschlossen, so dass nur noch eine Zuwegung über das Niedernberger Ufer gesehen wurde.

Auch durch die Ortslage Niedernberg sollte konsequenterweise kein Baustellenverkehr fahren. Entsprechend kamen nur die land- und forstwirtschaftlichen Flächen zwischen Niedernberg und Aschaffenburg für eine Zufahrt in Betracht. Zwischen Main, Flutmulde, Kreisstraße MIL38, Welzbach und Gewerbegebiet Aschaffenburg-Nilkheim wird ein Gebiet von rd. 4 km² betrachtet.

Die Gemeinde Niedernberg hat an der nördlichen Ortsgrenze eine Wohngebiet (WA), ein Mischgebiet (MI) und ein Gewerbegebiet (GE) durch einen Bebauungsplan festgelegt. Im Hinblick auf die Immissionen, insbesondere Lärm, ist das Wohngebiet (WA) maßgebend.

1.2 Öffentliches Straßennetz und Radwege

Die o.g. Flächen grenzen an die Kreisstraße MIL38, die parallel zur B469 (fahrstreifengetrennter Ausbau) verläuft. Im Norden befindet sich ein Aschaffenburger Gewerbegebiet mit entsprechend ausgebauten Ortsstraßen. Für den Bau des Wasserwerkes wurde eine Ortsstraße bis zu diesem Bauwerk nach RiStWaG ausgebaut.

Innerhalb der land- und forstwirtschaftlichen Flächen verlaufen neben einer Vielzahl von Wirtschaftswegen unterschiedlichen Ausbaugrades (Asphalt, Schotter, Grasweg) insbesondere 2 asphaltierte Hauptwege: die "Römerstraße" und der "Stadtweg". Die Römerstraße gehört zum überregional angebundenen Mainradweg. Über den Stadtweg besteht zurzeit die Verbindung über den Main (Schleuse) nach Obernau.

Keine der Straßen und Wege ist nach den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) ausgebaut, außer der Zufahrtsbereich zum Wasserwerk.

1.3 Trinkwasserschutzgebiet (WSG)

In den o.g. Flächen befindet sich ein 3.000 ha großes Trinkwasserschutzgebiet aus dem jährlich 7,65 Mio. m³ (ca. 34.000 m³/Tag, Stand 2015) Trinkwasser entnommen werden. Damit werden ca. 130.000 Einwohner nicht nur in der Stadt Aschaffenburg, sondern auch in den umliegenden Gemeinden Glattbach, Haibach, Kleinostheim, Mainaschaff, Niedernberg und Stockstadt versorgt. Außerdem fließt Wasser als Zusatzversorgung an die Fernwasserversorgung Spessartgruppe mit Sitz in Alzenau. Ebenso beziehen die Aschafftal-Gemeinden ihr Wasser zu einem Teil von der AVG.

Das WSG wurde in Wasserschutzzonen (WSZ) I bis III unterteilt, in denen nach der Trinkwasserschutzverordnung unterschiedliche Verbote gelten. Während in WSZ I nahezu alles verboten ist, sind in WSZ II und in IIIa einerseits weniger Verbote ausgesprochen und andererseits auch Ausnahmen, die durch die Kreisverwaltungsbehörden zugelassen werden können, möglich.

Im Bereich zwischen Aschaffenburg und Niedernberg liegen 2 WSZ I, sowie WSZ II und WSZ IIIA und IIIB. Die Entnahmebrunnen sowie das Wasserwerk befinden sich in den WSZ I.

Nach Absprache mit dem WWA und der AVG darf die Trasse der Baustraße entsprechend der Wasserschutzgebietsverordnung nicht

durch WSZ I führen und nur so gering wie möglich in die engere WSZ II eingreifen.

1.4 Flächennutzung und Biotop

Große Teile der Fläche wird landwirtschaftlich genutzt. Es gibt aber auch ein rd. 1,7 km² großes Waldgebiet, in dem nicht nur die beiden WSZ I liegen, sondern auch mehrere Biotop sowie die sog. Schlackegruben. Letztere wurden in den 60er Jahren ausgehoben, wobei deren Historie, Nutzung und jetziger Bodenaufbau aktuell nicht eindeutig bekannt sind. Auch ein kleines Gewerbegebiet "Nordöstliche Römerstraße" der Gemeinde Niedernberg ist vorhanden.

Entlang des Mainufers sowie innerhalb der Waldflächen sind mehrere Biotop kartiert, die besonders schützenswerte Naturlebensräume enthalten. In diese ist es nur dann möglich einzugreifen, wenn eine besondere Begründung vorliegt.

1.5 Kampfmittelverdachtsflächen

Für den Planungsbereich liegen historisch-genetische Rekonstruktionen (HGR) vor. Diese weisen eine Vielzahl von sog. Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF) auf. Wird eine dieser Verdachtsflächen durch die Baustraßentrasse tangiert, so ist vor dem Bau (spätestens baubegleitend) eine Kampfmittelsondierung mit dem Ziel der Baufreigabe durchzuführen.

1.6 weitere Randbedingungen

Im Planungsgebiet befinden sich Flächen, die u.a. von Schäfern, Pferdehaltern und einer Hundeschule genutzt werden.

2 Vorüberlegungen

Eine Baustellenandienung durch die Ortslagen Obernau oder Niedernberg wäre unter wirtschaftlicher Betrachtungsweise die günstigste Variante, da diese über das bereits bestehende Verkehrswegenetz erfolgen würde. Lediglich die parallel zum Main im WSG zu bauenden Streckenabschnitte würden Zusatzaufwand hervorrufen.

Diese Überlegungen wurden frühzeitig (um 2008) verworfen, da eine unnötige Belastung der Bevölkerung vermieden werden sollte.

2.1 Baustelleneinrichtung

Der Baubetrieb benötigt Baustelleneinrichtungsflächen (BE) möglichst nah am Baufeld. Zudem müssen diese Flächen für die Transportvorgänge an das öffentliche Verkehrswegenetz angebunden sein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird auf der Baustraße kein öffentlicher Verkehr zugelassen. Für die Erreichbarkeit von Flurstücken können Ausnahmen erforderlich sein.

Die vorgenannten Randbedingungen ergeben, dass die BE nur auf dem Niedernberger Ufer nahe des bestehenden Kraftwerks liegen können, da Flächen im Nahbereich der Wehrachse auf der Obernauer Seite nur durch die Ortslage erreicht werden könnten. Die Andienung über die während der Bauzeit in Betrieb befindliche Schleusenkammer spricht ebenfalls gegen BE-Flächen auf der Obernauer Seite.

Aufgrund der Andienung über die Niedernberger Uferseite ist eine 230 m lange Behelfsbrücke erforderlich, die parallel zur neuen Wehrachse über den Main bis zur neuen Schleuse führen und so eine Verbindung zu den Baufeldern der neuen Schleuse herstellen wird.

Die Verbote des WSG führen zu der Einschränkung, dass innerhalb der WSZ II keine Lagerflächen oder Parkplätze für Baumaschinen eingerichtet werden dürfen, so dass dort nur Bürocontainer mit PKW-Parkplätzen für das bauleitende Personal ausnahmsweise möglich sind und alle anderen Flächen einschl. Umschlagstelle am Main in die WSZ IIIA verschoben werden müssen. Daraus ergibt sich die Erfordernis von zwei Baustelleneinrichtungsflächen, die miteinander verbunden sind.

2.2 BE-Verbindungsstrasse ohne Alternativen

Der Baustellenverkehr muss einerseits das Baufeld des neuen Wehres und die Behelfsbrücke erreichen und andererseits eine Verbindung zu den Lagerflächen mit Umschlagstelle in WSZ IIIA für Transportvorgänge haben. Dies legt die Trassenführung parallel zum Main zwischen neuer Wehrtrasse und Flutmulde so dicht am Baufeld (Fischaufstiegsanlage mit Gräben) wie möglich weitgehend fest. Andere Trassen würden entweder längere Wege durch die WSZ II oder grundsätzlich größere Wege zum Baufeld oder Lagerflächen in der WSZ II bedeuten, so dass für diesen Trassenabschnitt keine genehmigungsfähigen Alternativen denkbar sind.

Entsprechend wurden ca. 740 m Baustraße durch WSZ II und ca. 450 m durch WSZ IIIA parallel zum Main geplant. Es wird ein Ausbau nach RiStWag vorgesehen, so dass Ausnahmen von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung möglich sind.

2.3 Anbindung der BE-Verbindungsstrasse

Die Anbindung der BE-Verbindungsstrasse an das öffentliche Verkehrsnetz kann über mehrere Routen erfolgen. Eine Anbindung über das südliche Ende bzw. in der WSZ IIIA liegt im Hinblick auf die Minimierung der Gefährdung des Grundwassers durch möglichst kurze Transportwe-

ge (die Lagerflächen und die Umschlagstelle wird vor dem eigentlichen Baufeld erreicht) nahe.

3 Variante WNA

3.1 Untervarianten Flutmulde

Um die Anbindung der Baustelleneinrichtung in der WSZ IIIA zu erreichen, besteht zum öffentlichen Fernstraßennetz (MIL38 und B469) ein rd. 700 m breiter Korridor zwischen der Ortslage Niedernberg und der WSZ II. In diesem liegt zentral die sog. Flutmulde.

Es wurden zunächst Varianten beidseitig entlang der Flutmulde untersucht. Hierbei stellte sich die nördliche Trasse entlang des Entwässerungsgrabens als die günstigere heraus, da hier u.a. ein bestehender Weg auf einer Länge von ca. 220 m weiterverwendet werden kann, kein Brückenneubau über die Flutmulde erforderlich wird und eine erdverlegte 20 KV-Leitung nicht beeinträchtigt wird. Im Vergleich zur südlichen Trassenvariante erzeugte diese Trasse geringere Betroffenheiten Dritter (Flurstücke, Abstand zur Bebauung, Bewuchs.....).

Die nördliche Trasse wurde dann weiter unter Berücksichtigung der bestehenden Verkehrswege geprüft. Hierbei wurde eine Trassenführung unter Berücksichtigung eines Großteiles der bestehenden Verkehrswege verworfen, da diese in den Nahbereich der WSZ I geführt hätte. Des Weiteren wären Teile der bestehenden Wege für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz nicht ausgelegt gewesen und hätten deshalb entsprechend auch ausgebaut werden müssen.

Nach Abwägung aller vorgenannten Punkte wurde im Frühjahr 2014 die nördlich entlang des Entwässerungsgrabens führende Trasse festgelegt (Vorzugsvariante WNA) und weiter geplant.

3.2 Vorzugsvariante WNA

Die geplante Baustraße wird auf der linken Mainseite über eine ca. 2,70 km lange Wegstrecke (2 km innerhalb der WSZ IIIA und 0,7 km in der WSZ II), teilweise über das bereits vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz an die Landstraße MIL 38 und einen noch auszubildenden Knotenpunkt mit einer Linksabbiegespur aus Aschaffenburg kommend letztlich an die Bundesstraße B 469 angebunden. Sie bindet damit südlich an die o.g. Baustelleneinrichtungstrasse an.

Die Gradienten der Baustraße wird innerhalb der WSZ II zwischen der neu zu errichtenden Wehranlage und der Baustelleneinrichtungsfläche in der WSZ IIIA auf HW20 geplant. Dies ergibt sich u.a. aus den Vorgaben und Richtlinien der Trinkwasserschutzverordnung, dem Aufbau nach RiStWag und aus dem Aspekt der Hochwassersicherheit. Sie ist hier 2-spurig geplant.

Im weiteren Verlauf entlang des Vorflutgrabens in Richtung MIL38 hat sie eine an das Gelände angepasste Höhenlage (geringer Bodenabtrag und Aufbau) und ist 1-spurig mit Ausweichstellen geplant.

Es sind in ihrem Verlauf teilweise neue Straßenabschnitte herzustellen und landwirtschaftliche Wege auszubauen. Die Anbindung an die MIL38 wird eine Linksabbiegerspur erhalten, die das gefahrlose Abbiegen und Einbiegen ermöglicht und die zur Zeit mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt wird.

Die zulässige Geschwindigkeit wird auf 30 km/h beschränkt. Bei Bedarf werden Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen aufgestellt. Die Straße wird nicht nur permanent unterhalten, sondern auch gesäubert, um Staubemissionen zu minimieren.

Die Trasse tangiert WSZ I nicht und hat im Bereich der BE-Verbindungstrasse zur nächstgelegenen WSZ I einen Abstand von mindestens 440 m. Sie verläuft im Streckenabschnitt, der auf den Main zuläuft, bis zur Anbindung an die BE-Verbindungstrasse im Abstand von rd. 440 m zur WSZ II, also ausschließlich durch WSZ IIIA.

Waldflächen sind nicht zu roden. Es kann sein, dass örtlich in Gehölzbestand eingegriffen werden muss, um Ausweichstellen, Kurvenradien oder die Mindestbreite der Trasse sicherzustellen.

Kampfmittelverdachtsflächen liegen ausschließlich in der BE-Trasse.

Radwege werden zwar an der Römerstraße und dem Stadtweg gekreuzt, jedoch ist ein paralleler Verlauf nicht erforderlich.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) beträgt mind. 450 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mind. 300 m. Hingegen besteht in Richtung Obernau nur ein Abstand von ca. 240 m zum nächstgelegenen Gebäude.

Die Baustraße wird nach Abschluss der Baumaßnahmen sukzessive in Abhängigkeit von den Ausbaustufen der Staustufe wieder zurückgebaut, also nach ca. 8 Jahren der Bereich durch WSZ II zwischen Staustufe und Baustelleneinrichtungsfläche (Grenze zur WSZ IIIA) und nach ca. 15 Jahren der Rest in WSZ IIIA.

4 Trassenvarianten

Obwohl das Wasserwirtschaftsamt und der Wasserversorger AVG alle längeren Trassen durch die WSZ II als unnötige Gefährdung des Wasserschutzgebietes abgelehnt haben, wurden aufgrund der Bedenken der

Gemeinde Niedernberg Alternativen unter Berücksichtigung der in Ziff. 1 genannten Planungsrandbedingungen untersucht.

4.1 Trassenvariante A (Vorschlag Gemeinde Niedernberg)

Es wurde auf Initiative der Gemeinde Niedernberg eine Trasse mit kürzester Wegstrecke untersucht. Sie bindet an der nördlichen Seite der BE-Trasse an und verläuft von dort zunächst durch die landwirtschaftlichen Flächen auf den Wald zu, durch quert diesen zumeist entlang WSZ I und wird dann über das teilweise bereits vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz (Feldwege) an die Landstraße MIL 38 angeschlossen.

Hierfür müsste das Wegenetz für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast, RiStWag, Niederschlagswasserbehandlung, Hochwassersicherheit) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz ausgebaut werden.

Die Trasse wird auf mehr als 700 m an der WSZ I am direkten Fassungsbereich der Brunnen entlang geführt. Die restliche Wegstrecke verläuft auf ca. 2,0 km ausschließlich durch die WSZ II. Die Längen der BE-Trasse treten zu diesen Angaben noch hinzu.

Rodungsarbeiten wären in wahrscheinlich größerem Umfang nötig, wie bei der WNA-Trasse.

Die Trasse durchkreuzt aber mehrere KMVF, die zunächst sondiert werden müssten. Für den Bereich zwischen Wald und MIL 38 wäre wahrscheinlich zunächst zusätzlich eine Erweiterung der HGR erforderlich.

Es würden bei dieser Trassenvariante die bestehenden Radwege wie bei der Vorzugsvariante nicht nur 2 mal gekreuzt werden müssen, sondern ein paralleler Verlauf über 250 m auf der Römerstraße wäre eben-

falls erforderlich, so dass der Freizeitverkehr auf dieser Strecke entweder unterbrochen oder zumindest beeinträchtigt wäre. Auch die Kreuzung des Stadtweges wäre aufgrund des versetzten Verlaufes der kreuzenden Wege auf 20 m nicht ohne Beeinträchtigung des Freizeitverkehrs herzustellen.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) beträgt mind. knapp 1200 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mehr als 1000 m. Hingegen besteht in Richtung Obernau durch die BE-Trasse auch hier nur ein Abstand von ca. 240 m zum nächstgelegenen Gebäude.

Diese Trassenvariante wurde aufgrund des Verbotes, die WSZ I zu berühren, der Ablehnung des Trinkwasserversorgers (AVG), wahrscheinlich größeren Rodungsumfanges, der größeren Risiken durch Kampfmittelverdacht und des größeren bautechnischen Mehraufwandes gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

4.2 Trassenvariante B (Vorschlag Gemeinde Niedernberg)

Aufgrund der Reaktionen der Bürger der Gemeinde Niedernberg im Öffentlichkeitstermin (später auch mehrere private Einwendungen im PFV) wurde eine Trasse, die westlich in Aschaffenburg/Nilkheim an das Gewerbegebiet Nilkheim West (Möbel-Kempf) anbindet, untersucht. Diese führt vom Gewerbegebiet am Wasserwerk Aschaffenburg vorbei und verläuft dann weiter über Römerstraße und Stadtweg zum Baufeld. Die Trasse ist vom Gewerbegebiet bis zur Einfahrt in das Wasserwerksgebäude nach RiStWaG ausgebaut, so dass für die weiteren Betrachtungen von diesem Anschlusspunkt ausgegangen wird.

Jedoch müsste auch hier das Wegenetz für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast, RiStWag, Niederschlagswasserbehandlung,

Hochwassersicherheit) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz ausgebaut werden.

Die Trasse führt auf mehr als 770 m an der WSZ I am direkten Fassungsbereich der Vertikalbrunnen 1, 2, 3 und den oberflächennahen Horizontalfilterbrunnen entlang. Von dieser Strecke sind mind. 340 m nach RiStWag auszubauen.

Die restliche Wegstrecke verläuft auf ca. 1,67 km ausschließlich durch die WSZ II. Die Längen der BE-Trasse treten zu diesen Angaben noch hinzu.

Die bestehende Straße zum Wasserkraftwerk müsste außerdem ausgebaut werden, da diese nicht für die bauzeitlichen Beanspruchungen ausgelegt ist und nicht den Vorgaben des Trinkwasserschutzes entspricht.

Diese Trassierung würde über die Römerstraße vom Wasserwerk Aschaffenberg bis zur Abzweigung Stadtweg/Römerstraße und anschließend über den Stadtweg bis zum Abzweig zum Baufeld über das Radwegnetz auf insgesamt ca. 1520 m erfolgen. Keine der beiden Radwegeverbindungen könnte durchgängig genutzt werden, ohne diese mindestens zwischen Wasserwerk und Abzweig Stadtweg/Römerstraße auf 500 m parallel zu führen und dennoch zu kreuzen.

Der für einen parallel geführten Radweg benötigte Platzbedarf ist im Fassungsbereich (WSZ I) nicht ohne weiteres vorhanden und könnte nur durch erhebliche Aufschüttungen in der WSZ II (verboten) und einen hohen bautechnischen Aufwand realisiert werden, da die Römerstraße hier auf einem Damm verläuft.

Rodungsarbeiten wären mindestens in gleichem Umfang nötig, wie bei der WNA-Trasse. Für die Herstellung eines parallel geführten Radweges könnten jedoch umfangreichere Rodungen erforderlich werden.

Auch diese Trasse durchkreuzt mehrere KMVF auf dem Stadtweg, die zunächst sondiert werden müssten. Für den Bereich zwischen Wasserwerk und Abzweig Stadtweg/Römerstraße wäre wahrscheinlich zunächst zusätzlich eine Erweiterung der HGR erforderlich.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) in Niedernberg beträgt ca. 560 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mehr als 1000 m. Hingegen besteht in Richtung Obernau durch die BE-Trasse auch hier nur ein Abstand von ca. 240 m zum nächstgelegenen Gebäude.

Diese Trassenvariante wurde aufgrund des Verbotes, die WSZ I zu berühren, der Ablehnung des Trinkwasserversorgers (AVG), der wesentlichen größeren Beeinträchtigung des Freizeitverkehrs (entweder Unterbrechung des Radweges oder aber Parallelführung über mind. 500 m), der größeren Risiken durch Kampfmittelverdacht, der Verbote von Auffüllungen in WSZ II und des bautechnischen Mehraufwand gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

4.3 Trassenvariante C (Trassenführung entlang des Mainufers von Nilkheim kommend)

Um einen größeren Abstand zur WSZ I zu erreichen, wurde eine Trasse betrachtet, die ebenfalls westlich in Aschaffenburg/Nilkheim an das Gewerbegebiet Nilkheim West (Möbel-Kempf) anbindet, dann aber bereits vor dem Wasserwerk (Abzweig Radweg Richtung Aschaffenburg) entlang des Mainufers geführt wird. Da entlang des Mainufers keine oder bestenfalls nur unbefestigte Wege vorhanden sind, wäre ein kompletter Straßenaufbau für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast, RiStWag, Niederschlagswasserbehandlung, Hochwassersicherheit) auf der gesamten Länge bis zum Baufeld unter sehr hohem bautechni-

schem Aufwand erforderlich. Dabei sind Geländeversprünge von mehreren Metern nicht nur am Abzweig von der vorhandenen befestigten Straße zu überwinden, die nur durch massive Abgrabungen und Auffüllungen (beides verboten) ausgeglichen werden können.

Die Trassierung würde zunächst im bereits nach RiStWag ausgebauten Straßenbereich im Gewerbegebiet auf ca. 220 m entlang der WSZ I verlaufen. Die weitere Wegstrecke dieser Trasse würde ca. 1,76 km ausschließlich durch die WSZ II direkt am Mainufer entlang führen.

Diese Trassierung hätte massive Eingriffe in das linksseitige Mainufer zur Folge, da im Großteil der Trassierung kein bestehendes Wegenetz existiert. Entlang des Mainufers sind auf ca. 360 m mehrere Biotop kartierte Flächen vorhanden, die durch die massiven Eingriffe erheblich nachteilig gestört und durchtrennt werden würden. Rodungsarbeiten nicht nur dort wären ebenfalls die unweigerliche Folge.

Auch diese Trasse durchkreuzt mehrere KMVF auf ca. 530 m, die zunächst sondiert werden müssten. Für den Uferbereich ab Abzweig am Wasserwerk wäre wahrscheinlich auf ca. 520 m zunächst zusätzlich eine Erweiterung der HGR erforderlich.

Das Radwegenetz wird nur 1 mal am Abzweig Wasserwerk an einer unübersichtlichen Stelle gekreuzt. Die Baustraße tangiert danach das weitere Freizeitverkehrswegenetz nicht mehr, jedoch ist die Anbindung nur sehr aufwändig durch Auffüllung des vorhandenen Geländes (verboten) herstellbar.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) beträgt ca. 560 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mehr als 1000 m. Hingegen verringert sich in Richtung Obernau der Abstand zum nächstgelegenen Gebäude auf ca. 230 m.

Diese Trassenvariante wurde aufgrund der sehr erheblichen Eingriffe in die Ökologie am Mainufer, der größeren Risiken durch Kampfmittelverdacht, der Verbote von Bodenveränderungen in WSZ II und des bautechnischen Mehraufwand gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

4.4 Trassenvariante D (Trassenführung zwischen den beiden WSZ I durch die Schlackegruben nördlich)

Es wurde eine Trasse entfernt vom Mainufer mit möglichst großem Abstand zu einer WSZ I betrachtet. Diese Trasse würde teilweise über das bereits vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz (Feldwege) an die Landstraße MIL 38 angeschlossen werden. Sie verläuft danach weiter durch den Wald entlang der nördlichen Grenze der sog. Schlackegruben. Nachdem sie den Römerweg gekreuzt hat, wird sie auf dem Stadtweg zum Baufeld geführt.

Die Trasse würde in einem Abstand von mind. 80 m zur nördlichen der beiden WSZ I hindurch geführt werden. Auch zur südlich gelegenen WSZ I besteht ein minimaler Abstand von nur ca. 215 m am Stadtweg. Die Wegstrecke dieser Trasse führt ca. 2,08 km ausschließlich durch die WSZ II. Die Längen der BE-Trasse treten zu diesen Angaben noch hinzu.

Geländeversprünge von mehreren Metern gilt es insbesondere im Waldgebiet nahe der Schlackegruben zu überwinden, die nur durch massive Abgrabungen und Auffüllungen (verboten) sowie einen hohen bautechnischen Aufwand ausgeglichen werden können. Die gesamte Trasse müsste für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast, RiStWag, Niederschlagswasserbehandlung, Hochwassersicherheit) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz ausgebaut werden.

Im Bereich der ehemaligen Schlackegruben sind Biotop kartierte Flächen vorhanden, die auf ca. 120 m durch die massiven Eingriffe zerstört werden würden. Insgesamt ist auf mind. 215 m der Trasse Wald zu roden. Weitere Eingriffe zur Herstellung von Ausweichstellen und Kurvenausrundungen sind hierin noch nicht enthalten.

Auch diese Trasse durchkreuzt mehrere KMVF auf ca. 400 m, die zunächst sondiert werden müssten. Für den Bereich zwischen MIL38 und Römerstraße wäre wahrscheinlich auf ca. 2 km zunächst zusätzlich eine Erweiterung der HGR erforderlich.

Diese Trassierung würde in etwa an der Abzweigung Stadtweg/Römerstraße zunächst die Römerstraße kreuzen und anschließend über den Stadtweg bis zum Abzweig zum Baufeld über das Radwegnetz auf insgesamt ca. 900 m erfolgen. Der Stadtweg wäre für den Freizeitverkehr entweder zu sperren oder aber eine parallele Wegeführung wäre erforderlich.

Der für einen parallel geführten Radweg benötigte Platzbedarf ist nicht ohne weiteres vorhanden (Grundstücksbeanspruchung) und könnte nur durch einen entsprechenden bautechnischen Aufwand realisiert werden.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) in Niedernberg beträgt ca. 560 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mehr als 1000 m. Hingegen besteht in Richtung Obernau durch die BE-Trasse auch hier nur ein Abstand von ca. 240 m zum nächstgelegenen Gebäude.

Diese Trassenvariante wurde aufgrund der sehr erheblichen Eingriffe in die Ökologie im Bereich der Schlackegruben, der größeren Risiken durch Kampfmittelverdacht, der Verbote von Bodenveränderungen in WSZ II in Verbindung mit unbekanntem bodenchemischen Verhältnissen im Bereich der Schlackegruben, der wesentlichen größeren Beeinträch-

tigung des Freizeitverkehrs (entweder Unterbrechung des Radweges auf dem Stadtweg oder aber Parallelführung über mind. 900 m) und des bautechnischen Mehraufwand gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

4.5 Trassenvariante E (Trassenführung zwischen den WSZ I durch die Schlackegruben südlich)

Die Trasse entspricht in weiten Teilen der Variante D, jedoch wurde untersucht, ob ein größerer Abstand zu den beiden WSZ I möglich ist und vermieden werden kann, dass ein Biotop gekreuzt werden muss. Es gelten insofern die gleichen Aussagen, wie zu Variante D, mit Ausnahme der nachfolgenden Ausführungen:

Während zwischen den beiden WSZ I der Minimalabstand auf rd. 250 m anwächst, bleibt der engste Abstand von ca. 215 m vom Stadtweg her unverändert.

Der Trassenverlauf meidet zwar die Querung eines Biotopes, jedoch wird dennoch die vermehrte Rodung von Wald auf ca. 470 m Strecke im Bereich der Schlackegruben erforderlich.

Es wäre noch im Detail zu untersuchen, wie im Trassenverlauf vorhandene Geländeversprünge insbesondere in die Schlackegruben von mehreren Metern überwunden werden können, jedoch kann sicher gesagt werden, dass dies nur durch massive Abgrabungen und Auffüllungen sowie einem hohen bautechnischen Aufwand möglich sein wird.

Die zu untersuchende Strecke hinsichtlich Kampfmittel reduziert sich zwar leicht auf rd. 230 m, eine zusätzliche HGR wird aber erforderlich sein.

Wird die Römerstraße höhengleich gekreuzt, gelten die Aussagen, wie bei Variante D. Wird sie getunnelt auf dem Sohlniveau der Schlackegruben dann sind auch Versorgungsleitungen zu queren. Letzteres wäre zwar deutlich aufwendiger, aber es wäre nur eine bauzeitliche Unterbrechung der Römerstraße zur Herstellung eines Tunnels (z.B. Armco-Durchlass) erforderlich.

Auch diese Trassenvariante wurde aufgrund der sehr erheblichen Eingriffe in die Ökologie im Bereich des Waldes der Schlackegruben, der größeren Risiken durch Kampfmittelverdacht, der Verbote von Bodenveränderungen in WSZ II in Verbindung mit unbekanntem bodenchemischen Verhältnissen im Bereich der Schlackegruben, der wesentlichen größeren Beeinträchtigung des Freizeitverkehrs (entweder Unterbrechung des Radweges auf dem Stadtweg oder aber Parallelführung über mind. 900 m) und des bautechnischen Mehraufwand gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

4.6 Trassenvariante F (WNA-Trasse modifiziert)

Es wurde die WNA-Trasse mit modifiziertem Verlauf untersucht, um den Abstand zwischen Ortsrandlage Niedernberg und Baustraße zu vergrößern. Dazu bleibt der Verlauf zwischen MIL38 und Spielplatz unverändert, biegt dann aber in die Römerstraße ab, folgt deren Verlauf bis zum Galgen auf 450 m, biegt dann Richtung Main ab, verlässt den Wald und führt durch die landwirtschaftlichen Flächen recht mittig auf die Baustelleneinrichtungstrasse zu.

Hierfür müsste das Wegenetz für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwerlast, RiStWag, Niederschlagswasserbehandlung, Hochwassersicherheit) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz ausgebaut werden. Im Bereich der Römerstraße ist der Straßenaufbau zwar mög-

licherweise schwerlastgeeignet, aber Maßnahmen zur Erfüllung der RiStWag sowie für die Parallelführung des Radweges sind wahrscheinlich dennoch erforderlich.

Die Trasse verläuft je nach genauem Grenzverlauf der WSZ auf ca. 800 m durch die WSZ II und ca. 1,2 km durch WSZ IIIA. Insbesondere auf dem Streckenabschnitt zwischen BE und Galgen liegt der Verlauf zwar schon in WSZ II, allerdings sehr nahe an der Grenze zu WSZ IIIA.

Die Längen der BE-Trasse treten zu diesen Angaben noch hinzu.

Rodungsarbeiten wären in etwa gleichem Umfang nötig, wie bei der WNA-Trasse (Freischnitt für Herstellung eines Lichtraumprofils im Waldabschnitt ist dabei nicht berücksichtigt).

Die Trasse durchkreuzt mehrere KMVF, die zunächst auf mind. 200 m sondiert werden müssten. Je nach erforderlichen Baumaßnahmen wären im Bereich der Römerstraße oder am Stadtweg weitere Sondierungen erforderlich. Für den Bereich zwischen Wald und MIL 38 wäre wahrscheinlich zunächst zusätzlich eine Erweiterung der HGR erforderlich.

Es würden bei dieser Trassenvariante die bestehenden Radwege wie bei der Vorzugsvariante nicht nur 2 mal gekreuzt werden müssen, sondern ein paralleler Verlauf über 450 m auf der Römerstraße wäre ebenfalls erforderlich, so dass der Freizeitverkehr auf dieser Strecke entweder unterbrochen oder bei Parallelführung zumindest beeinträchtigt wäre. Die Variante geht von einer senkrechten Kreuzung des Stadtweges aus, so dass private Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten. Ist dies nicht umsetzbar, kann auch auf öffentlichen Wegen gefahren werden, allerdings wird dann der Stadtweg auf ca. 80 m befahren, so dass die Kreuzung des Stadtweges aufgrund des versetzten

Verlaufes der kreuzenden Wege nicht ohne Beeinträchtigung des Freizeitverkehrs herzustellen wäre.

Der Mindestabstand zum naheliegendsten Gebäude des Wohngebietes (WA) beträgt am Spielplatz wie in der Vorzugsvariante mind. 450 m, zu Gebäuden im Mischgebiet mind. 300 m, so dass zwar an dieser Stelle keine Verbesserung erreicht wird, aber die weiterführende Strecke von der Ortslage abrückt.

Diese Trassenvariante ist nachteilig gegenüber der Vorzugsvariante, weil sie den Minimalabstand zur Ortslage nicht vergrößert, dafür aber nicht nur näher an WSZ I bzw. in WSZ II verläuft, sondern auch auf 450 m auf der Römerstraße den Freizeitverkehr beeinträchtigen wird. Insgesamt ist die Strecke um die 450 m länger als die Vorzugsvariante und erfordert zudem größeren Aufwand durch Kampfmittelverdacht. Sie wird daher gegenüber der Vorzugsvariante verworfen.

5 Zusammenfassung

Das WNA hat eine Vorzugsvariante geplant und in die Planfeststellung eingebracht, die unter deutlicher Kritik der Niedernberger Gemeinde und ihrer Bürger steht.

Das WNA hat diese Kritik aufgenommen und sowohl die Vorschläge der Gemeinde und der Bürger untersucht, als auch nochmals Betrachtungen an 3 weitere Trassen angestellt, ob alternative Trassenführungen weniger Betroffenheiten auslösen.

Dabei wurden

- die Einflüsse und Gefährdungen auf das Wasserschutzgebiet (WSG) und seine Zonen,
- die Auswirkungen auf Eingriffe in die Natur,

- vorhandene Risiken und erforderliche Maßnahmen im Bereich der Kampfmittel,
- der Einfluss auf die beiden freizeitleich genutzten Verkehrswege "Römerstraße" und "Stadtweg"
- der Abstand zu den Wohngebieten in Niedernberg und Obernau
- der zugehörige Aufwand zur Herstellung

betrachtet.

Während die Trasse des WNA das WSG im geringst möglichen Maße durchquert, sind alle anderen Trassen nicht nur insgesamt länger, sondern stellen insbesondere durch größere Strecken entlang WSZ I und durch WSZ II ein höheres Risiko einer Grundwassergefährdung dar.

Der Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt ist durch die WNA-Trasse am geringsten, da weder Waldrodungen in größerem Umfang, noch die Querung von Biotopen erforderlich sind. Die alternativen Trassen verlaufen teilweise quer durch das von den Bürgern als Naherholungsgebiet bezeichnete Waldstück und durchkreuzen Biotope. Der Eingriff in die Ökologie ist dadurch sehr erheblich.

Die Trasse des WNA verläuft über Flächen in denen keine Kampfmittel vorhanden sind. Lediglich die Baustelleneinrichtungstrasse parallel zum Main, die allerdings bei allen Varianten erforderlich ist, quert Kampfmittelverdachtsflächen. Die alternativ untersuchten Trassen verlaufen alle durch solche Verdachtsflächen in unterschiedlicher Länge (mind. 340 m) und erfordern darüber hinaus zunächst die zusätzlich erforderliche sog. Historisch-genetische Rekonstruktion, die am Rande des Planungsgebietes nicht vorliegt und die Auswertung von Luftbildern zur Ermittlung von Verdachtsflächen vorsieht.

Im Planungsgebiet verlaufen die Römerstraße und der Stadtweg. Die Römerstraße gehört zum überregional angebundenen Mainradweg.

Über den Stadtweg besteht zurzeit die Verbindung über den Main (Schleuse) nach Obernau. Die WNA-Trasse kreuzt jeweils die beiden freizeitlich genutzten Wege. Eine weitere Beeinträchtigung Derjenigen, die diese Wege nutzen wollen, ist nicht gegeben. Kreuzungen werden nach Bedarf mit Lichtsignalanlagen abgesichert. Die maximale Geschwindigkeit auf der Baustraße wird auf 30 km/h beschränkt.

An der Kreuzung mit der Römerstraße liegt ein Spielplatz. Die Betrachtungen gehen davon aus, dass dieser entweder näher an die Ortslage Niedernberg verlegt werden kann oder aber durch zusätzliche Stellung von Zäunen oder Leiteinrichtungen abgesichert werden kann.

Die alternativen Trassen kreuzen die o.g. Wege alle ebenso, die meisten ebenfalls 2-mal. Viele der Trassen erfordern aber zusätzlich sogar eine Parallelführung zu den vorhandenen Wegen oder alternativ deren Sperrung, so dass dadurch eine Belastung der Bevölkerung auftreten würde.

Die von den Bürgern befürchteten Schallemissionen durch den Verkehr auf der Baustraße werden die Immissionsgrenzwerte nach AVV Baulärm sehr deutlich unterschreiten, da der Abstand zum nächstgelegenen Wohngebäude (WA) mind. 450 m, zu Gebäuden im Mischgebiet (MI) 300 m beträgt.

Feinstaubemissionen werden durch geeigneten Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen, die Unterhaltung und Säuberung der Baustraße sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) minimiert.

Die alternativ untersuchten Trassen liegen alle weiter von der Ortslage Niedernberg entfernt, als die WNA-Trasse, jedoch ist die Baustelleneinrichtungstrasse bei allen Varianten gleich und liegt zum nächsten Wohngebäude in Niedernberg ca. 560 m entfernt. Lässt man den nächstliegenden Punkt der Baustellentrasse außer Betracht, so liegt Trasse A mit 1190 m Entfernung der Bebauung am nächsten. Nur die WNA-Trasse bindet an die Baustellentrasse im Süden an, alle anderen Varianten im Norden.

6 Fazit

Aus den oben dargelegten Gründen ist die vom WNA gewählte Trasse optimal. Sie erzeugt die geringsten Betroffenheiten beim Schutzgut Wasser, Mensch, Tier und Pflanzen. Die Betroffenheiten der Niedernberger Bürger im Bereich Emissionen und Freizeitnutzung sind zwar nachvollziehbar, jedoch insbesondere in den Bereichen Trinkwasser und Ökologie bedeuten alternative Trassen erhebliche Gefährdungen und Eingriffe, die bei diesen Schutzgütern im Vergleich zur Betroffenheit der Niedernberger Bürger weit größere Auswirkungen haben würden. Daher gibt es keine alternative Trasse, der insbesondere die Genehmigungsbehörde der Wasserwirtschaft und der örtliche Wasserversorger ihr Einvernehmen erteilen würden.

Anlage 1: Lageplan mit Trassenführungen

Anlage 2: Zusammenstellung wesentlicher Daten der Trassen

Anlage 3: Lageplan mit Kampfmittelverdachtsflächen
und Auswertungsgebiet

Anlage 4: Biotopkartierung