

6.2 Baustellenverkehr und Baustraßen

Die Versorgung des gesamten Baubereiches mit Bau- und Bauhilfsstoffen erfolgt über das öffentliche Straßennetz und die Baustraße. Es wird mindestens 50% vorzugsweise der Bodentransporte der Ausbaustufe 1 über die Bundeswasserstraße Main abgewickelt. Die Bauabwicklung in der Ausbaustufe 1 soll dabei, soweit möglich, vom linken Mainufer (Niedernberger Seite) aus erfolgen.

Für die Festlegung der Trassierung der Baustraße gelten insbesondere folgende Vorgaben:

- zum Schutz der Bevölkerung in den Ortslagen Oberrau und Niedernberg wird der Baustellenverkehr und der Baulärm auf ein Minimum reduziert. ~~(Vermeidung von Baustellenverkehr und Baulärm) bzw. Reduzierung der Belastung für die Bevölkerung auf ein Mindestmaß~~
- Nach Absprache mit dem WWA und der AVG darf die Trasse entsprechend der Wasserschutzgebietsverordnung nicht durch die Wasserschutzzone I führen und nur so gering wie möglich in die engere Wasserschutzzone II eingreifen
- Vermeidung einer Trassierung im direkten Zustrom zu den Trinkwasserbrunnen 8 und 9 (siehe auch Kapitel 3.3 und 7.6)

Aufgrund dieser vorgenannten Vorgaben entfiel eine Variante, deren Trassenführung westlich aus Aschaffenburg/Nilkheim kommend am Wasserwerk Aschaffenburg vorbeigeführt hätte und linksseitig des Mains entlang gelaufen wäre. Denn diese Trasse würde in Wasserschutzzone II direkt neben den Fassungsbereichen (Wasserschutzzone I) der Vertikalbrunnen 1, 2, 3 und den ergiebigsten oberflächennahen Horizontalfilterbrunnen liegen und damit unmittelbar eine Gefährdung der Wasserförderung mit sich bringen. ~~hätte ca. 3 km lang direkt durch die Wasserschutzzonen I und II geführt und wäre im Zustrombereich der Trinkwasserbrunnen 8 und 9 gelegen.~~

Planfeststellungsverfahren
Beilage Nr. 1A Erläuterungsbericht
Neubau der Staustufe Oberrau - Main-km 91,550 bis Main-km 97,90 98,98
Alternativ wurden mehrere Varianten einer Trassenführung mit An-
bindung an die MIL 38 untersucht.

Hierbei wurde u.a. eine Trasse mit kürzester Wegstrecke durch die
Wasserschutzzone I untersucht. Diese wurde jedoch aufgrund des
Verbotes, die Wasserschutzzone I zu berühren, wieder verworfen.

Weiter wurde eine Trasse unter Berücksichtigung der bestehenden
Verkehrswege geprüft. Auch diese Variante wurde im Ergebnis ver-
worfen, da der Nahbereich der Wasserschutzzone I berührt wird.
Des Weiteren spricht gegen diese Variante, dass Teile der beste-
henden Wege für die bauzeitlichen Beanspruchungen (u.a. Schwer-
last) und die Vorgaben aus dem Trinkwasserschutz nicht ausgelegt
sind und deshalb entsprechend hätten ausgebaut werden müssen.

Es wurden Varianten beidseitig entlang des bestehenden Entwäs-
serungsgrabens (Flutmulde) westlich von Niedernberg und mit An-
bindung an die MIL 38 untersucht. Die Baustraße führt in beiden
Varianten größtenteils durch die Wasserschutzzone IIIA und im ge-
ringen Teil durch die Wasserschutzzone II. Dabei stellte sich die
westliche (linke) Trasse entlang des Entwässerungsgrabens als die
günstigere heraus, da hier u.a. eine bestehende Straße auf einer
Länge von ca. 220 m weiterverwendet werden kann, kein Brücken-
neubau erforderlich wird und eine erdverlegte 20 KV-Leitung nicht
beeinträchtigt wird. Im Vergleich zur östlichen Trassenvariante er-
zeugt die westliche Trasse geringere Betroffenheiten Dritter (Flur-
stücke, Bebauung, Bewuchs), darüber hinaus bleibt die in der östli-
chen Trasse punktuell befindliche Verdachtsfläche eines Reihen-
gräberfeldes mit Körpergräbern des 5. Jahrhunderts und der Mero-
wingerzeit unberührt. Nach Abwägung aller vorgenannten Punkte
wurde die westlich entlang des Entwässerungsgrabens führende
Trasse festgelegt und weiter geplant. (siehe Anlage „Variantenstu-
die Niedernberg“)

Planfeststellungsverfahren

Beilage Nr. 1A Erläuterungsbericht

Neubau der Staustufe Oberrau - Main-km 91,550 bis Main-km 97,90 98,98

Die geplante Baustraße wird, wie in Beilage Nr. 17 dargestellt, auf der linken Mainseite über eine ca. 2,70 km lange Wegstrecke, teilweise über das bereits vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz an die Landstraße MIL 38 und damit letztlich an die Bundesstraße B 469 angebunden.

Entsprechende Randbedingungen für den Schutz des Trinkwassers wurden mit den zuständigen Behörden und der AVG abgestimmt und entsprechend geplant. Der Ausbau erfolgt nach RiStWag und in Asphaltbauweise. Für die Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlung wurde eine Berechnung nach Merkblatt DWA-M 153 durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass das Regenwasser in der Wasserschutzzone II über Straßeneinläufe gesammelt und in den Main eingeleitet werden kann.

Das anfallende Regenwasser auf der Baustraße in der Wasserschutzzone IIIa wird über die Bankette versickert.

Die Gradienten der Baustraße ist zwischen neuem Wehr und der Baustelleneinrichtungsfläche in Wasserschutzzone IIIA auf HW20 geplant. Im weiteren Verlauf in Richtung MIL38 hat sie eine an das Gelände angepasste Höhenlage. Es sind in ihrem Verlauf teilweise neue Straßen herzustellen und landwirtschaftliche Wege auszubauen. Die Baustraße wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zurückgebaut.

Die Anbindung der im Fluss gelegenen Baugruben erfolgt über ein bauzeitliches ca. 230 m langes Behelfsbrückenbauwerk.

Bei ca. Main- km 93,75 ist am linken Ufer eine Umschlagstelle mit Anbindung an die Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Diese wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme zurückgebaut. Ein Teil der Fläche im ufernahen Bereich auf WSV-eigenen Flurstücken wird nicht rückgebaut und verbleibt als landseitiger Lagerplatz für Revisionsverschlüsse zur Nutzung durch das WSA. Die Umschlagstelle dient u.a. dem Abtransport des anfallenden Baggerguts und zur Andienung der Baumaßnahme mit Baustoffen mittels Schiffen und wird in Dalben- oder Spundwandbauweise erstellt.

Für die Baustellenzufahrt werden entsprechende Monitoringprogramme in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft und den Fachbehörden ausgearbeitet (siehe auch Kapitel 7.6).

6.3 Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen

Gemäß den Planungsrandbedingungen ist die Baustelle in der Ausbaustufe 1 vorrangig von der Niedernberger Seite aus anzudienen. Die Bauabwicklung der Ausbaustufe 2 erfolgt **im Rahmen des technisch Möglichen** überwiegend über den Wasserweg. **Da der Baustellenverkehr direkt durch die Ortslage Obernau fahren müsste, um Flächen am Obernauer Ufer zu erreichen wird, zum Schutz der Bevölkerung in der Ortslage Obernau der vorhandene Steinlagerplatz der WSV nicht genutzt. Auch in der Ausbaustufe 2 werden Flächen für die Baustelle auf der Obernauer Seite auf ein baubetrieblich erforderliches Mindestmaß innerhalb des Schleusengeländes beschränkt.**

Die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen auf der Niedernberger Seite sind in Beilage Nr. 17 dargestellt.

In der Wasserschutzzone IIIA ist eine Baustelleneinrichtungsfläche mit einer Größenordnung von ca. 3.600 m² und eine Lagerfläche mit einer Größenordnung von 19.000 m² bei ca. Main- km 93,70 geplant. Die Grundstücke befinden sich nicht im Besitz der WSV und müssen für die Zeit der Bauausführung gepachtet werden. Diese

Planfeststellungsverfahren
Beilage Nr. 1A Erläuterungsbericht
Neubau der Staustufe Obernau - Main-km 91,550 bis Main-km ~~97,90~~ 98,98
Fläche wird u.a. für Lager-, Schneide- und Biegeplätze, Baustoff-
zwischenlager, Tankfläche, Stellflächen für PKW/LKW und Bauma-
schinen vorgehalten.

Zudem ist in der Wasserschutzzone II bei ca. Main km 92,95 eine
ca. 3000 m² große Fläche zur Unterbringung der Baubüros mit Stell-
plätzen für PKW und Tagesstellplätzen für Baumaschinen geplant.
Weitere temporäre, objektbezogene Baustelleneinrichtungsflächen
können im direkten Umfeld der Einzelbauteile angeordnet werden.

Für die Baustelleneinrichtungsflächen und den Betrieb der Baustel-
lengeräte werden entsprechende Monitoringprogramme (Kontroll-
untersuchungen) in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft (siehe
auch Kapitel 7.5), dem Kraftwerksbetreiber und den Fachbehörden
ausgearbeitet. Der Ausbau erfolgt nach den „Richtlinien für bautech-
nische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“
(RiStWag).

6.4 Maßnahmen bei Havariefällen während der Baumaß- nahme

Für die Bauarbeiten im gesamten Baufeld wird im weiteren Verlauf
der Planung ein Maßnahmenkatalog erstellt. Dieser Maßnahmen-
katalog zielt neben der Einhaltung der entsprechenden Gesetze,
Richtlinien und Schutzgebietsverordnungen auf die Vermeidung ei-
ner Havarie bzw. Minderung der potenziellen Auswirkungen ab. Der
Maßnahmenkatalog dient als Handlungsanweisung und wird u.a. ei-
nen Alarmplan und die zu ergreifenden Gegenmaßnahmen im Fall
eines Unfalls bzw. einer Havarie beinhalten.

6.5 Unterbringung des Baggerguts

Im Rahmen der Baumaßnahmen (Neubau, Uferrücknahmen, Ge-
wässerausbau) fallen nach derzeitigem Kenntnisstand insgesamt