



**Deckblatt Nr. 3 zum
Erläuterungsbericht**

**Ergänzungen zum Erläuterungsbericht
hier: Planänderung Süd-Anschluss**

**Planfeststellungsverfahren
für die Verlegung der Bundesstraße 252 bei
Vöhl-Dorfitter**

- Ostumgehung Vöhl-Dorfitter -

5. Planänderung

Bundesstraße Nr. **252**

Von Bau km: 0+140 bis Bau-km 3+175

Nächster Ort: Vöhl-Dorfitter

Baulänge: 3,035 km

Länge der Anschlüsse: ca. ~~1,190~~ 1,100 km

Hessen Mobil Straßen- und
Verkehrsmanagement Bad Arolsen

Haushalt: vordringlicher Bedarf

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	Juni 2019	PL 10.01Wt
geprüft	Juni 2019	PL 10.04

Aufgestellt:
Bad Arolsen, den 12.09.2019
Hessen Mobil
-Dezernat Planung Nordhessen / BAB Nord-

gez.: i. A. Struif

.....
Dezernat Planung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

DECKBLATT Nr. 3

Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Bundesstraße 252 bei Vöhl-Dorfitter

- Ostumgehung Vöhl-Dorfitter -

5. Planänderung Südanschluss

Die Planänderungen sind:

- Verlegung der Verbindungsspanne Dorfitter-Süd
(von der westlichen Seite der B 252 neu auf die östliche Seite der B 252 neu)
mit Anschluss an die K 25
- Verlegung des Radweges mit Anschluss an die K 25
- Verlängerung und Ausbau der K 25 gemäß RAL 2012 bis zum Anschluss an die ver-
legte Verbindungsspanne
- Änderung der Bauwerke 1, 3 und 4
- Anlage einer provisorischen Umleitung zur Errichtung der Bauwerke 1 und 2
- Verlegung des Kuhbaches und Tieferlegung eines Wirtschaftsweges im Bereich
des Bauwerks 5
- Artenschutzfachliche Maßnahme für den Uhu, Flur 3, Flurstücke 37/5 und 53

B 252 Neubau der Ostumgehung Vöhl Dorffitter

- PLANFESTSTELLUNG -

0	Allgemeines	5
0.1	Planunterlagen.....	5
0.2	Rechtsgrundlagen	5
1	Darstellung der Baumaßnahme	6
1.1	Planerische Beschreibung.....	6
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	6
2	Notwendigkeit der Baumaßnahme	8
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	8
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	10
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	13
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur.....	14
2.4.1	Interdependenzbetrachtung.....	14
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	15
2.5.1	Lärmentwicklung	15
2.5.2	Luftreinhaltung	16
3	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	16
3.1	Trassenbeschreibung	19
3.1.1	Gewählte Linie Variante IIIa	19
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	21
3.3	Gewählte Linie	22
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	22
4.1	Trassierung	22
4.1.1	Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	22
4.1.2	Zwangspunkte.....	23
4.1.3	Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung	23
4.1.4	Ergebnisse der Sichtweitenanalyse.....	23
4.2	Querschnitt	24
4.2.1	Begründung und Aufteilung des Regelquerschnittes	24
4.2.2	Befestigung der Fahrbahn.....	26
4.2.3	Gestaltung der Böschungen.....	27
4.2.4	Einordnung von Lärmschutzanlagen in den Querschnitt.....	27
4.2.5	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	27
4.3	Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz.....	28
4.3.1	Knotenpunkte	28
4.3.1.1	Knotenpunkt Anschluss „Dorffitter-Süd“ B 252/K 25	28

4.3.2	Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz	29
4.4	Baugrund.....	29
4.4.1	Kurze Charakterisierung der Bodenverhältnisse im Trassenbereich	29
4.4.1.1	B 252.....	29
4.4.1.2	K 25 nach Obernburg	31
4.4.1.3	Anschluss K 25 an B 252 neu "Süd-Anschluss"	32
4.4.1.4	Oberbodenbemessung	32
4.4.2	Massenbilanz	32
4.5	Entwässerung	32
4.6	Ingenieurbauwerke.....	33
4.7	Straßenausstattung	34
4.8	Besondere Anlagen	34
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	34
4.10	Leitungen	34
5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	35
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	35
5.1.1	Baubeginn bis Bau-km 0+850	35
5.1.2	Bau-km 0+900 bis Bau-km 2+300	35
5.2	Schadstoffabschätzung	35
5.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	35
5.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz der Natur- und Landschaft	35
5.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten.....	36
6	Erläuterungen zur Kostenberechnung.....	36
6.1	Kosten	36
6.2	Kostenträger	36
6.3	Beteiligung Dritter	36
7	Verfahren.....	36
8	Durchführung der Baumaßnahme	36

0 Allgemeines

Für das o. a. Straßenbauvorhaben wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Seit dem Ablauf des 04.04.2012 ist der Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2009 mit Berichtigungsbeschluss vom 09.07.2009 und Planänderungsbeschluss vom 28.09.2011 bestandskräftig. Die Freigabe zum Bau erfolgte im Juli 2015. Der 1. Spatenstich fand am 08.08.2017 statt.

Es wurden zwei weitere Planänderungsverfahren durchgeführt.

Für das Planänderungsverfahren "Planänderung Bauwerk 8" wurde der Planfeststellungsbeschluss am 07. März 2019 erlassen. Die Bestandskraft erfolgte mit dem Ablauf des 09.05.2019.

Für das Planänderungsverfahren "Verlängerung und Neuanlage eines Gehweges im Bereich des Anschlusses Vöhl-Dorfitter/Nord" wurde der Planfeststellungsbeschluss am 28. März 2019 erlassen. Die Bestandskraft erfolgte mit Ablauf des 03. Juni 2019.

Aufgrund von weiteren Planänderungen wird mit den vorliegenden Unterlagen ein neues Planänderungsverfahren vor Fertigstellung des Vorhabens durchgeführt.

0.1 Planunterlagen

Die Einzelheiten der Planung sind aus den beigefügten Planunterlagen und dem Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Unterlagen (Bauwerksverzeichnis) ersichtlich.

Der Umfang der notwendigen Inanspruchnahme der einzelnen Anliegergrundstücke ist den beiliegenden Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis (siehe Unterlagen 10.1 und 10.2) zu entnehmen.

In den Stempelfeldern der Unterlagen sind die Planänderungshinweise in Rot dargestellt.

Der Erläuterungsbericht zum Planänderungsverfahren beschreibt die maßgeblichen Planänderungen.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit über die bisherigen planfestgestellten Unterlagen wurden die zu ersetzenden Unterlagen teilweise mit ausgelegt.

0.2 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für die Durchführung des o.a. Bauvorhabens ist § 17 d des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237)

in Verbindung mit § 76 Abs. 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. September 2018 (GVBl. S. 570), dem § 33 ff. des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) vom 08. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198),

sowie dem § 18 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. März 2019 (BGBl. I S. 347).

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die gesamte Baumaßnahme beinhaltet die Bundesstraße 252 als östliche Umgehungsstraße der Gemeinde Vöhl, OT Dorffitter, im Landkreis Waldeck-Frankenberg von Bau-km 0+140 bis Bau-km 3+175.

Die Umgehungsstraße Vöhl-Dorffitter liegt im Zuge der Bundesstraße 252. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung von der B 64 bei Brakel im Landkreis Höxter in Nordrhein-Westfalen durch den gesamten westlichen Ordnungsraum von Nordhessen bis zur B 62/B 3 bei Lahntal/Göttingen nördlich von Marburg.

Diese Bundesstraße ist ein Hauptverkehrsweg und damit die Schwerachse der Entwicklung im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Sie verbindet die Mittel-, Unter- und Kleinzentren dieses Landkreises mit den Handelszentren außerhalb des Ordnungsraumes und dient damit der Verbindung dieser Mittel-, Unter- und Kleinzentren innerhalb des Landkreises untereinander. Die Ortsdurchfahrt Vöhl-Dorffitter stellt eine Schwachstelle im Zuge der B 252 dar. Sie soll durch den Bau einer Umgehungsstraße beseitigt werden.

In der zurzeit gültigen Fortschreibung des Bedarfsplanes von 2016 ist die Maßnahme als laufend und fest disponiert eingeordnet.

In dem Regionalplan Nordhessen 2009 ist die Ostumgehung B 252 Vöhl-Dorffitter als „Regionale Verkehrsachse“ im Siedlungsstruktur- und Gewerbeflächenkonzept enthalten. Für die B 252 von Twistetal bis nach Marburg gilt eine besondere raumordnerische und entwicklungsplanerische Dringlichkeit. Unter den geplanten Maßnahmen ist die Ortsumgehung von Vöhl-Dorffitter in die Kategorie I eingeordnet.

Der Geltungsbereich des nun vorliegenden Planänderungsverfahrens umfasst den südlichen Bereich der Ostumgehung Vöhl-Dorffitter.

Das Verfahren beinhaltet im Einzelnen die folgenden maßgeblichen Fortschreibungen bzw. Optimierungen des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses:

- Verlegung der Verbindungsspange Dorffitter-Süd (von der westlichen Seite der B 252 neu auf die östliche Seite der B 252 neu) mit Anschluss an die K 25
- Verlegung des Radweges mit Anschluss an die K 25
- Verlängerung und Ausbau der K 25 gemäß RAL 2012 bis zum Anschluss an die verlegte Verbindungsspange
- Änderung der Bauwerke 1, 3 und 4
- Anlage einer provisorischen Umleitung zur Errichtung der Bauwerke 1 und 2
- Verlegung des Kuhbaches und Tieferlegung eines Wirtschaftsweges im Bereich des Bauwerks 5
- Artenschutzfachliche Maßnahme für den Uhu, Flur 3, Flurstücke 37/5 und 53

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die vorhandene B 252 verläuft im vorliegenden Entwurfsabschnitt durch die Ortslage der Gemeinde Vöhl-Dorffitter und weist überwiegend die Streckencharakteristik einer Ortsdurchfahrt auf.

Verkehrlich ist die Situation auf der B 252 in der Ortsdurchfahrt Vöhl-Dorffitter durch einen hohen Anteil Durchgangsverkehr von rd. 90 % der Gesamtverkehrsmenge und mit

einem Anteil des Schwerverkehrs von rd. 15 % gekennzeichnet.

Die geplante B 252 n ist in dem hier betrachteten Abschnitt als weitgehend plankreuzungs- und anbaufreie Umgehungsstraße gemäß RAS-Q '96 mit einem Straßenquerschnitt von 11 m Kronenbreite (RQ 10,5 mit Randstreifenverbreiterung) geplant. Sie schließt im Norden an die in 1987 dem Verkehr übergebene Ortsumgehung Korbach (Querschnitt b2s) an. Im Süden schließt die Ostumgehung Dorfitter an den bereits im Querschnitt b2s ausgebauten Bereich Richtung Frankenberg (Eder) an.

Die Länge der Baustrecke beträgt 3,035 km. Die Kosten der Maßnahme belaufen sich nach der Kostenberechnung vom Januar 2019 auf:

Grunderwerbskosten	1,649 Mio. €
Baukosten	26,691 Mio. €
Gesamtkosten	28,340 Mio. €

Darin enthalten ist die bauliche Änderung an der Bahnanlage bei Bahn-km 49,990 der seit dem 11.09.2015 wieder in Betrieb genommenen Bahnstrecke "Volkmarsen - Sarnau".

Kostenträger für die B 252 n, die Verlegung der K 25 sowie für die Anschlüsse ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -.

Zurzeit der Planfeststellung war die Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarsen-Sarnau (parallel der neuen Ostumgehung Vöhl-Dorfitter) nicht in Betrieb. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke wieder reaktiviert. Unter dieser neuen Voraussetzung wurde festgestellt, dass es beim Umsetzen der baurechtlich abgestimmten Variante zu erheblichen Problemen kommen würde. Aus diesen Gründen kam es zu Änderungen der bestehenden Planung:

In den planfestgestellten Entwurfsunterlagen führt die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter über einen höhengleichen Bahnübergang. Diese Planung basiert auf der Grundlage der nicht im Betrieb befindlichen Bahnstrecke. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke (Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarsen-Sarnau) wieder reaktiviert. Unter diesen Umständen stellt die Realisierung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Querspange mit unmittelbar benachbarter Einmündung in die neue Ortsumgehung keine verkehrlich befriedigende Lösung dar. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Einmündung und des Aufstellraums am Bahnübergang bzw. der nahen Ortsumgehung. Die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter bzw. Obernburg wird daher von der westlichen auf die östliche Seite der Ortsumgehung verlegt. So kann der höhengleiche Bahnübergang entfallen (siehe Unterlage 5/1c).

Zur Entmischung der Verkehrsarten und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit war in den planfestgestellten Unterlagen parallel zur B 252 am Bergfuß des Dietrichsbergs ein neuer Rad- und Gehweg geplant (siehe Unterlage 5/1c).

Dieser kreuzte im Bereich des planfestgestellten Anschlusses Dorfitter-Süd höhengleich die B 252 neu. An dieser Stelle wäre der Radfahrer wartepflichtig gegenüber dem Verkehr auf der Bundesstraße gewesen. Der Anschluss an die Ortslage erfolgte über die Verbindungsrampe /Gemeindestraße "Am Steinbruch".

Im vorliegenden Planänderungsverfahren verläuft der kombinierte Rad-/Gehweg ebenfalls am Bergfuß des Dietrichsbergs und schließt bei Bau-km 0+712 an die Kreisstraße 25 an. Von dort wird er über das Bauwerk 1 geführt und kreuzt die Bundesstraße höhenfrei, bevor er in der Ortslage Dorfitter endet.

In der anschließenden schwächer belasteten Ortslage von Dorfitter erfolgt die Verkehrsführung im Mischverkehr, entsprechend dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss.

Von Dorfitter aus können Radfahrer und Fußgänger die naheliegende Kreisstadt Korbach über Wirtschaftswege erreichen, die als Radwege ausgewiesen sind.

Der in diesem Verfahren neu geplante Rad-/Gehweg stellt den noch fehlenden Lückenschluss zwischen den Mittelzentren Frankenberg/Eder und Korbach dar.

Der vorh. Bahnübergang in Bahn-km 49,990 (im Zuge der B 252 alt), der im Planfeststellungsverfahren für die Querung Bahn/Rad-/Gehweg erforderlich gewesen wäre, wird nun beseitigt. Die Kostenteilung erfolgt nach § 14a EKrG.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Voruntersuchungen für den Bau der Umgehungsstraße Vöhl-Dorfitter begannen in den Jahren 1978/1979 mit dem Ziel, die vorhandene Ortsdurchfahrt zu entlasten. Seit 1978 ist diese Baumaßnahme Bestandteil des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen. Die Zustimmung zur Abweichung von dem regionalen Raumordnungsplan wurde in 1985 erteilt.

Die Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG erfolgte für die Variante Ia am 19.11.1985 durch das damalige BMV, Az.: StB 23/40.10.76.1252/55 BM 85. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden vier Varianten mit unterschiedlicher Linienführung untersucht.

Die Planung ist im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und in einer Bürgerversammlung den Bürgern von Vöhl-Dorfitter vorgestellt worden. Die Vertreter der Gemeinde und der Träger öffentlicher Belange sprachen sich einhellig für den Bau einer Umgehungsstraße aus.

Am 06.12.1990 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Variante Ia beim RP in Kassel eingeleitet. Aufgrund der Änderung des UVP Gesetzes konnte das Einvernehmen gemäß § 7 HeNatG nicht hergestellt werden. Die seinerzeit durchgeführten Erhebungen entsprachen nicht mehr den neuen geltenden Bestimmungen.

Bei einer Besprechung am 10.03.1992 unter Beteiligung der zuständigen Behörden wurde festgelegt, dass eine neue UVS, die den derzeit gültigen gesetzlichen Vorgaben gerecht wird, in Auftrag gegeben werden sollte.

Das Planfeststellungsverfahren für die ehemalige Variante Ia wurde eingestellt.

Die neue UVS (siehe Anhang) wurde am 11.07.1994 fertiggestellt. Sie empfiehlt, eine neue modifizierte Variante III a (Galgenberglinie).

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden folgende Varianten untersucht und vergleichend bewertet:

Variante Ia	Kuhbachtaltrasse
Variante III	Galgenbergtrasse
Variante IV	Untervariante der Galgenbergtrasse
Nullvariante	Auswirkungen ohne Veränderungen am Straßennetz

Bei einem Behördentermin am 25.04.1995 im RP Kassel sprachen sich die Behördenvertreter im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Weiterplanung der Variante IIIa aus (die Variante IIIa stellt eine optimierte Variante III dar).

Mit Verfügung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) vom 08.03.1996 sollte der Vorentwurf für die modifizierte Variante IIIa erstellt werden und dabei die Vorgaben des BMV hinsichtlich weiterer Kostenoptimierung beachtet werden.

Laut Schreiben des RP Kassel vom 27. August 1996 ist ein Abweichungsverfahren vom Regionalen Raumordnungsplan für die Variante IIIa nicht erforderlich.

Mit Verfügung des HLSV vom 09.04.2002 sollen die Planfeststellungsunterlagen ausgearbeitet und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Die Planung der B 252 n ist Gegenstand der folgenden Untersuchungen und Verfahren gewesen:

- Bedarfsplan 1980 - 1985 für den Bau von Umgehungsstraßen in der Stufe A enthalten und als Baustufe Ib eingeteilt.
- 19.11.1985: Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG
- 06.12.1990: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die damalige Variante Ia. Für die Variante Ia konnte das Einvernehmen nach § 7 HeNatG nicht herbeigeführt werden
- 10.03.1993: Behördenvereinbarung eine neue UVS nach den neuen Gesetzesvorgaben zu erstellen
- Bedarfsplan 1993 für die Bundesfernstraßen (als vordringlicher Bedarf -Überhang - enthalten)
- 11.07.1994: Fertigstellung einer neuen Umweltverträglichkeitsstudie
- 08.03.1996: Verfügung des HLSV für die modifizierte Variante IIIa einen Vorentwurf zu erstellen.
- 27.08.1996: Schreiben des RP Kassel, dass für die Variante IIIa ein Raumordnungsverfahren bzw. ein Abweichungsverfahren nicht erforderlich ist
- 18.03.2002: Der RE-Vorentwurf hat mit Schreiben des BMVBW den sogenannten „Sichtvermerk“ erhalten.
- 09.04.2002: Verfügung des HLSV die Planfeststellungsunterlagen auszuarbeiten und das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Variante IIIa wurde gleichzeitig das ruhende Planfeststellungsverfahren für die Variante Ia aufgehoben.

Seit dem Ablauf des 04.04.2012 ist der Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2009 mit Berichtigungsbeschluss vom 09.07.2009 und Planänderungsbeschluss vom 28.09.2011 für die Variante IIIa bestandskräftig. Die Freigabe zum Bau erfolgte im Juli 2015. Der 1. Spatenstich fand am 08.08.2017 statt.

Zurzeit des Planfeststellungsbeschlusses war die Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarzen-Sarnau, parallel der neuen Ostumgehung Vöhl-Dorfitter, nicht in Betrieb. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen. Unter dieser neuen Voraussetzung wurde festgestellt, dass es beim Umsetzen der baurechtlich abgestimmten Variante zu erheblichen Problemen kommen würde. Aus diesen Gründen kam es zu Änderungen der bestehenden Planung.

- 04.05.2018: Planänderungsantrag für das "Bauwerk 8, Brücke im Zuge der B 252 neu, Unterführung der Bahn"
Der Planfeststellungsbeschluss ist am 07. März 2019 erlassen worden.
Die Bestandskraft erfolgte mit dem Ablauf des 09. Mai 2019.

Im April 2016 fand eine Ortsbesichtigung im Bereich des geplanten Anschlusses Dorfitter-Nord statt, um eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger im nördlichen Bereich der Ortsumgehung zu erörtern. Erstrebenswert ist eine verkehrssichere Lösung, um vom nördlichen Ortsrand Dorfitters die östliche Feldgemarkung und den Aussiedlerhof "Mehring" zu erreichen.

Nach mehreren Absprachen und Schriftwechseln zwischen der Gemeinde, Landtagsabgeordneten, Anliegern und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) entschied das HMWEVW einen neuen Gehweg zu errichten, um als Fußgänger verkehrssicher vom Ort in die Feldgemarkung zu gelangen.

- 13.06.2018: Planänderungsantrag für die "Verlängerung und Neuanlage eines Gehweges im Bereich des Anschlusses Vöhl-Dorfitter/Nord"
Der Planfeststellungsbeschluss ist am 28. März 2019 erlassen worden.

Die Bestandskraft erfolgte mit dem Ablauf des 03. Juni 2019.

- 22.12.2016: Schreiben vom BMVI an Hessen Mobil mit Anweisung im Bereich des Süd-Anschlusses ein Planänderungsverfahren durchzuführen.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die bestehende B 252 im Bereich der Ortsdurchfahrt Vöhl-Dorfitter ist nicht mehr in der Lage, das vorhandene Verkehrsaufkommen sicher und zügig zu bewältigen. Die dicht angebaute, kurvenreiche Ortsdurchfahrt liegt in einer Steigungs- bzw. Gefällestrecke. Am südlichen Ortsrand kreuzt die Eisenbahnlinie Volkmarsen - Sarnau höhengleich die Bundesstraße. Unmittelbar im Kreuzungsbereich des Bahnüberganges mündet die mit ca. 7 % abfallende Kreisstraße 25 in die Bundesstraße ein. Durch die unterschiedlichen Verkehre ist dieser Knotenpunkt unübersichtlich und schwer begreifbar.

Die Kreuzung mit der Bahn und die kurvige Steigungsstrecke in der Ortsdurchfahrt von Dorfitter führt zu Zeitverlusten der Verkehrsteilnehmer.

Um die innerörtliche Verkehrssituation in Vöhl-Dorfitter zu verbessern und die Ortsdurchfahrt zu entlasten, wurde eine Ortsumfahrung geplant, die sich zurzeit bereits in der Bauphase befindet.

Durch eine erforderliche Änderung der bestehenden Planung, nämlich die Verlegung des Süd-Anschlusses auf die andere Straßenseite der neuen Ortsumfahrung, ist die bisherige Verkehrsuntersuchung für das vorliegende Planänderungsverfahren aktualisiert worden.

Dazu wurde im Jahr 2017 eine Bestandsanalyse von Heinz & Feier GmbH durchgeführt. Anschließend wurde von der Ingenieurgesellschaft mbH Habermann & Follmann eine aktuelle Verkehrsuntersuchung erstellt.

Die Wirkung der Ortsumfahrung wurde in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung analysiert und dargestellt. Das Ziel soll sein, die Verlagerungspotentiale und die entsprechende Verkehrsbelastung im Bereich Dorfitter aufzuzeigen.

Während als Bezugsjahr der Bestandssituation das Jahr 2017 festgelegt ist, ist für den Prognosehorizont das Jahr 2030 vorgesehen.

Um die Wirkungen der möglichen Fälle für das Prognosejahr 2030 ermitteln zu können, ist es notwendig zunächst die Bestandssituation (Analyse-Nullfall 2017) abzubilden. Diese basiert auf der aktuellen Netzstruktur, den verkehrlichen Verflechtungen

des Hessenmodells, den Ergebnissen der Bundesverkehrszählung, einer zusätzlichen Verkehrserhebung und einer Verkehrsbefragung.

Es wurden die 4 folgenden Fälle untersucht:

Analyse-Nullfall 2017

Der Analyse-Nullfall bildet die Bestandssituation im Jahr 2017 ab.

Prognose-Nullfall 2030

Der Prognose-Nullfall repräsentiert die zu erwartenden Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030.

Er stellt die Vergleichsbasis für die weiteren Planfallbetrachtungen dar.

In das Netzmodell fließen alle indisponiblen Maßnahmen ein.

Das sind im Besonderen die

B 252 Ortsumfahrung Vöhl-Dorfitter ohne Süd-Anschluss und die B 252 Ortsumfahrung Twistetal-Twiste.

Prognose-Planfall 1

In dieser Planfallbetrachtung wird zusätzlich zum Prognose-Nullfall das Straßennetz um den bisher planfestgestellten Süd-Anschluss (westlich der Ortsumgehung) ergänzt.

In diesem Fall ist Dorfitter von Süden her über die Gemeindestraße "Am Steinbruch" zu erreichen.

Prognose-Planfall 2 (vorliegende Planänderung)

Diese Planfallbetrachtung entspricht bis auf einer Änderung dem Planfall 1.

Der Süd-Anschluss wurde auf die gegenüberliegende Straßenseite (östlich der Ortsumgehung) verlegt.

In diesem Fall ist Dorfitter von Süden her über die Kreisstraße zu erreichen.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von Habermehl & Follmann dargestellt:

Querschnittsbelastungen

schwarz = neue Verkehrszählung

lila = Bezeichnung aus Verkehrszählung Planfeststellungsverfahren mit bestehender Bestandskraft

Bezeichnung	Analyse-Nullfall 2017 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Nullfall 2030 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Planfall 1 2030 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Planfall 2 2030 Kfz/24h SV/24h
B 252 neu Vöhl-Dorfitter (= B 252 neu Vöhl-Dorfitter)	-	9.870 1.910	10.065 1.915	11.160 1.930
B 252 Rampe Nord Anschluss	-	4.565 235	3.765 190	4.835 200
B 252 Rampe Süd Anschluss	-	-	965 55	2075 60

Bezeichnung	Analyse-Nullfall 2017 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Nullfall 2030 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Planfall 1 2030 Kfz/24h SV/24h	Prognose-Planfall 2 2030 Kfz/24h SV/24h
Korbacher Straße nördlich K 53 -	9.355 1.450	2.500 70	1.825 35	775 35
Korbacher Straße südlich K 53 (= B 252 alt südlich Vöhl-Dorfitter)	9.700 1.455	1.880 45	1.705 40	600 30
Enser Straße K 53 (= K 53 Ortseingang Vöhl-Dorfitter)	625	595	675 55	635 55
Korbacher Straße nördlich K 25 (= B 252 alt südlich Vöhl-Dorfitter)	9.655 1.455	1.805 45	1.840 50	550 30
Korbacher Straße südlich K 25 (= B 252 Abzweig K 25 nach Obernburg)	8.320 1.420	9.870 1.910	9.965 1.915	9.790 1.915
K 25 nach Obernburg	1.455 -	1.805 45	1.840 50	550 / 2.070 30 / 55
B 252 (ehemals) (= B 252 nördlich Vöhl-Dorfitter)	9.835 1.450	2.745 75	1.920 35	1.030 35
K 25 Ortseingang Korbach (= K 25 Ortseingang Korbach)	4.395 155	4.580 160	4.575 160	4.550 160
B 252 Ortsumfahrung Korbach (= B 252 Ortsumfahrung Korbach)	5.440 1.295	7.445 1.790	7.410 1.790	7.465 1.795

Abschließend kann ausgesagt werden, dass die Ortsumfahrung Vöhl-Dorfitter bereits im Prognose-Nullfall 2030 die Verkehrssituation im Ortsgebiet Dorfitter deutlich verbessern kann.

Der verbleibende Durchgangsverkehr kann durch eine Südanbindung der Ortsumfahrung an das bestehende Straßennetz jedoch weiter reduziert werden.

Im Prognose-Nullfall (OU Vöhl-Dorfitter ohne Süd-Anschluss) wird die Ortsdurchfahrt von Dorfitter um ca. 6.900 Kfz/24 h entlastet.

Im Planfall 1 wird die Belastung nochmals um 675 Kfz/24 h reduziert.

Im Planfall 2 wird die Belastung sogar um 1.725 Kfz/24 h reduziert.

Demzufolge ist die Neuplanung der Südanbindung (Anschluss Dorfitter-Süd über die Kreisstraße 25 = Planfall 2) als deutlich wirkungsvoller zu bewerten, als die bisherige Planung (Anschluss Dorfitter-Süd über die Gemeindestraße "Am Steinbruch" = Planfall 1).

Die verbleibende Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Dorfitter bleibt unter 1.000 Kfz/24h und unter 50 SV/24h. Damit wird der Schwerverkehr fast vollständig von der Ortsdurchfahrt auf die Umgehungsstraße verlagert. Im Planfall 2 wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von ca. 90 % erreicht.

Rad-/Gehweg:

Der Lückenschluss des ca. 30 km langen Rad-/Gehweges zwischen den beiden Mittelzentren Frankenberg/Eder und Korbach ist bisher noch nicht vollzogen. Es fehlt lediglich der ca. 3 km lange Bereich zwischen Vöhl-Thalitter und Vöhl-Dorfitter. Für den Abschnitt Vöhl/Thalitter bis zur vorhandenen Gemeindestraße (= Baubeginn OU Vöhl-Dorfitter) besteht bereits Baurecht durch ein Entfallen der Planfeststellung. Im Rahmen der Bauarbeiten zur OU Vöhl-Dorfitter wird dieses Bauvorhaben mit umgesetzt. Der Abschnitt, der dann noch fehlt, ist der zwischen Baubeginn der OU Vöhl-Dorfitter und der Ortslage Dorfitter. Im vorliegenden Planänderungsverfahren wird dieser Abschnitt umgesetzt.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Ostumgehung Vöhl-Dorfitter war im regionalen Raumordnungsplan Nordhessen nicht enthalten. Im Rahmen des in 1985 abgeschlossenen Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 FStrG ist mit Schreiben des Hess. Ministerpräsidenten - Staatskanzlei - vom 23.04.1985 die Zustimmung zur Abweichung vom Regionalen Raumordnungsplan erteilt worden. Laut Schreiben des RP Kassel vom 27.08.1996 ist für die Realisierung der Variante IIIa kein Raumordnungsverfahren bzw. kein Abweichungsverfahren erforderlich.

In dem Regionalplan Nordhessen 2009 ist die Ostumgehung B 252 Vöhl-Dorfitter als „Regionale Verkehrsachse“ im Siedlungsstruktur- und Gewerbeflächenkonzept enthalten. Für die B 252 von Twistetal bis nach Marburg gilt eine besondere raumordnerische und entwicklungsplanerische Dringlichkeit. Unter den geplanten Maßnahmen ist die Ortsumgehung von Vöhl-Dorfitter in die Kategorie I eingeordnet.

Für die Mittelbereiche Bad Arolsen, Korbach und Frankenberg bedeutet die B 252 die direkte Verbindung untereinander und die überregionale Fernverbindung zu den Verkehrsschwerpunkten in Südhessen, Ostwestfalen und durch den Anschluss an die BAB A 44 zum Ruhrgebiet. Diese überragende Nord-Süd-Straße im Westteil der Region ist für die eigenständige Entwicklung von entscheidender raumordnerischer Bedeutung. Die B 252 führt vom Oberzentrum Marburg über die Entwicklungsschwerpunkte Frankenberg und Korbach und das Mittelzentrum Bad Arolsen weiter in Richtung Norden und beschreibt dadurch eine wesentliche raumstrukturelle Ausrichtung.

Im Übrigen dient die B 252 der Verbindung zwischen den Verdichtungsräumen und Schwerpunkten der Wochenenderholung wie Edersee, Diemelsee und Twistesee.

Des Weiteren besitzt die B 252 eine bedeutende Netzfunktion, da sie in ihrem Verlauf von Norden nach Süden direkt oder indirekt mit folgenden Bundesfernstraßen verknüpft ist:

- B 7, B 68 und B 241 im südlichen Teil des Landkreises Höxter
- A 44 Dortmund - Kassel im nördlichen Teil des Landkreises Waldeck-Frankenberg
- B 450, B 251 im mittleren Teil des Landkreises Waldeck-Frankenberg
- B 3 nördlich Marburg

Wegen ihrer Bedeutung, insbesondere auch für die Stärkung der Wirtschaft der Region, soll die B 252 im Landkreis Waldeck-Frankenberg in ihrem Verlauf gemäß dem Charakter einer überregionalen Straßenverbindung (Straßenkategorie A II) ausgebaut werden. Aufgrund einer Schwachstellenanalyse ist dieser Ausbau auf der gesamten B 252 durch

die Anlage von Ortsumgehungsstraßen, Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen und Neuführung im Bereich unzulänglicher Linienführung weiter zu vervollständigen.

Als einer der Bausteine zur Beseitigung der Schwachstellen ist auch der vorliegende Entwurfsabschnitt, der mit dem Bau einer Ortsumgehung Vöhl-Dorfitter die vorhandene Ortsdurchfahrt ausschalten soll, anzusehen. Durch die Ortsumgehung wird der Anschluss der Region Waldeck-Frankenberg an das überregionale Netz stark verbessert. Besonders positiv ist die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit durch die Ortsumfahrung zu bewerten.

Zudem verbessert sich die Standortgunst für Gewerbe- und Industriebetriebe. Im Bereich Dorfitter befinden sich zwei Gewerbegebiete, südlich von Dorfitter und nördlich von Dorfitter. Das südliche Gewerbegebiet im unteren Teil des Kuhbachtals ist teilweise stillgelegt. Einige bestehende stillgelegte Betriebsgebäude müssen zugunsten der Umgehungsstraße abgerissen werden. Der Talbereich des Gewerbegebietes dient hauptsächlich als Lagerstätte eines Brunnenbaubetriebes mit Hauptsitz in Korbach. Die Lagerflächen können unter dem neuen Talbauwerk Nummer 5 weiter betrieben werden. Weiterhin befindet sich in diesem Gebiet ein bestehender Steinbruch, der von der Umgehungsstraße durchquert wird. Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes südlich von Dorfitter wird durch den Bau der Ortsumgehung wesentlich verbessert, insbesondere durch den direkten Anschluss der K 25 an die B 252 neu. Das nördliche Gewerbegebiet befindet sich zurzeit im Aufbau. Die Erreichbarkeit wird durch den Nord-Anschluss der Ortsumgehung ebenfalls deutlich verbessert.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Der vorgesehene Bau der Umgehungsstraße Vöhl-Dorfitter beseitigt die beschriebenen unzulänglichen Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt. Er ist als Anpassung an die jetzigen und zukünftigen Verkehrsverhältnisse sowie als Netzschluss einer ca. 60 km langen ausgebauten Strecke mit gleicher Streckencharakteristik von Burgwald-Bottendorf im Süden bis Vöhl-Thalitter und im Norden von der Umgehung Korbach bis nach Diemelstadt anzusehen (ausgenommen hiervon sind die Ortsdurchfahrten Vöhl-Herzhausen, Twistetal-Twiste, Twistetal-Berndorf).

Die Umgehungsstraße wird dazu beitragen, nennenswert Zeit und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen.

Die in Bahn-km 49,990 kreuzende Bahnstrecke Volkmarsen - Sarnau war seit 31. Mai 1987 stillgelegt. Laut Beschluss des Kreistages vom 31.09.1992 strebte der Kreis eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Korbach - Frankenberg an. Der Kreisausschuss hatte mit Schreiben vom 11.04.1994 gebeten, bei der Planung der Ostumgehung die Bahnstrecke für einen evtl. zukünftigen Betrieb freizuhalten. Inzwischen wurde die Bahnstrecke seit dem 11.09.2015 wieder reaktiviert. Durch den Verlauf der Straße im südlichen Entwurfsabschnitt auf der Ostseite der Bahn entfällt der Bahnübergang im Zuge der jetzigen B 252 bei Bahn-km 49,990.

Im vorliegenden Planänderungsverfahren wird die südliche Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter (bzw. Obernburg) von der westlichen Seite der Ortsumgehung auf die östliche Seite verlegt. So wird es, im Gegensatz zum planfestgestellten Entwurf, nicht zu einer Kreuzung zwischen der reaktivierten Bahnstrecke und dem Straßenverkehr kommen.

2.4.1 Interdependenzbetrachtung

Der Ort Vöhl-Dorfitter wird nicht durch Bahnlinien erschlossen.

Der öffentliche Personennahverkehr erfolgt ausschließlich durch Kraftomnibusse. Durch die Verlegung der B 252 ist keine Verlagerung der Fahrgastzahlen vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf den motorisierten individuellen Verkehr (MIV) zu erwarten.

Auf eine detaillierte Untersuchung der Verlagerungsfähigkeit vom Busverkehr auf den PKW-Verkehr wird verzichtet, da der Busverkehr gleichermaßen wie der PKW-Verkehr Fahrzeitevorteile durch den Bau der Ortsumgehung erwarten kann.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

2.5.1 Lärmentwicklung

Im Zuge des vorliegenden Planänderungsverfahrens wurde der südliche Bereich der Ostumgehung lärmtechnisch neu untersucht.

Gesetzliche Grundlagen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)". Nach § 41 (1) des BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 (2) jedoch nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Die Schalltechnische Untersuchung wird für die Gebäude "Korbacher Straße 2 und 4" sowie "Steinbruch 1 und 3" unter den Gesichtspunkten eines Neubaus betrachtet. Es werden die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge zugrunde gelegt.

Die Schalltechnische Untersuchung für das Gebäude "Alter Bahnhof 3", welches sich bereits an der bestehenden Bundesstraße befindet, wird unter den rechtlichen Rahmenbedingungen der wesentlichen Änderung betrachtet und beurteilt. Hierfür wird durch einen Vergleich der Beurteilungspegel Prognose-Nullfall 2030 (Ostumfahrung Vöhl-Dorfitter ohne Süd-Anschluss) und Prognose-Planfall 2 2030 (Ostumgehung Vöhl-Dorfitter mit Süd-Anschluss östlich der Ortsumgehung, der die Verbindung mit der Kreisstraße 25 herstellt) geprüft, ob die Baumaßnahme zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) führt.

Es gelten nach § 2 (1) der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete folgende Immissionsgrenzwerte für die Beurteilungsräume Tag und Nacht:

- Tag (06:00 - 22:00 Uhr) 64 dB(A)
- Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) 54 dB(A)

Die Grenzwerte werden am Immissionsort "Wohngebäude Korbacher Straße 2" in der Nacht überschritten. Das Gebäude steht einzeln und kann unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Aspektes nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Für dieses Gebäude werden laut der gesetzlichen Grundlagen bzw. Vorgaben passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die einzelnen passiven Maßnahmen sind nicht Bestandteil dieser Unterlage und werden über ein Entschädigungsverfahren, vorbehaltlich einer Prüfung der Nutzung der betroffenen Räume, gemäß 24. BImSchV im Einzelnen festgelegt.

Für den Immissionsort "Wohngebäude Alter Bahnhof 3" an der bestehenden Bundesstraße wurde zunächst der Aspekt der wesentlichen Änderung überprüft. Die Berechnung ergab nicht die geforderte Erhöhung des Beurteilungspegels von mindestens 3 dB(A). Somit besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der vorliegenden Baumaßnahme.

Weitere Einzelheiten zu den schalltechnischen Berechnungen können der Unterlage 17 entnommen werden.

2.5.2 Luftreinhaltung

Durch den Bau der Ostumgehung Vöhl-Dorfitter wird weiterhin die Abgassituation in der Ortslage positiv verändert. Das vorhandene Verkehrsaufkommen reduziert sich durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs und eines Teiles des Ziel- und Quellverkehrs auf unter 20 % des ursprünglichen Verkehrsaufkommens. Der verbleibende Restverkehr kann flüssiger und somit schadstoffärmer abgewickelt werden.

Aufgrund der Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt auf unter 20 % des ursprünglichen Verkehrs und des flüssigeren Verkehrsablaufes des verbleibenden Verkehrs ist von einer erkennbaren Schadstoffreduzierung auszugehen.

Bei der Schadstoffberechnung der gewählten Linie Variante IIIa wurden die Verkehrswerte für das Prognosejahr 2030 angesetzt. Die Schadstofffaktoren bei der Immissionsberechnung wurden entsprechend der LuS 2012 für das Bezugsjahr 2030 angesetzt.

Die Berechnungen der Schadstoffkonzentrationen für die gewählte Linie - einschließlich der Vorbelastungen - ergeben nach der RLuS 2012 und der BimSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) keine Überschreitungen der Grenz- und Prüfwerte.

Die Berechnungsergebnisse mit Tabellen und Grafiken sind in der Anlage 17.2 zu finden.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Der Geltungsbereich des nun vorliegenden Planänderungsverfahrens umfasst den südlichen Bereich der Ostumgehung Vöhl-Dorfitter.

Das Verfahren beinhaltet im Einzelnen die folgenden maßgeblichen Fortschreibungen bzw. Optimierungen des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses:

- a. Verlegung der Verbindungsspange Dorfitter-Süd (von der westlichen Seite der B 252 neu auf die östliche Seite der B 252 neu) mit Anschluss an die K 25
- b. Verlegung des Radweges mit Anschluss an die K 25
- c. Verlängerung und Ausbau der K 25 gemäß RAL 2012 bis zum Anschluss an die verlegte Verbindungsspange
- d. Änderung der Bauwerke 1, 3 und 4
- e. Anlage einer provisorischen Umleitung zur Errichtung der Bauwerke 1 und 2
- f. Verlegung des Kuhbaches und Tieferlegung eines Wirtschaftsweges im Bereich des Bauwerks 5
- g. Artenschutzfachliche Maßnahme für den Uhu, Flur 3, Flurstücke 37/5 und 53

Diese Planänderungen dienen unterschiedlichen Zielen, die im Folgenden erläutert werden:

**a. Verlegung der Verbindungsspanne Dorffitter-Süd
(von der westlichen Seite der B 252 neu auf die östliche Seite
der B 252 neu) mit Anschluss an die K 25**

In den planfestgestellten Entwurfsunterlagen führte die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorffitter über einen höhengleichen Bahnübergang. Diese Planung basiert auf der Grundlage der nicht im Betrieb befindlichen Bahnstrecke. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke (Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarsen-Sarnau) wieder reaktiviert. Unter diesen Umständen stellt die Realisierung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Querspanne mit unmittelbar benachbarter Einmündung in die neue Ortsumgehung keine verkehrlich befriedigende Lösung dar. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Einmündung und des Aufstellraums am Bahnübergang bzw. der nahen Ortsumgehung.

Die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorffitter bzw. Obernburg wird daher von der westlichen auf die östliche Seite der Ortsumgehung verlegt. So kann der höhengleiche Bahnübergang entfallen (siehe Unterlage 5/1c).

b. Verlegung des Radweges mit Anschluss an die K 25

Zur Entmischung der Verkehrsarten und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit war in den planfestgestellten Unterlagen parallel zur B 252 am Bergfuß des Dietrichsbergs ein neuer Rad- und Gehweg geplant (siehe Unterlage 5/1c).

Er verlief östlich der Fahrbahn. Im Bereich der planfestgestellten Verbindungsspanne Anschluss Dorffitter-Süd kreuzten die Radfahrer bzw. die Fußgänger die neue Ortsumgehung höhengleich mittels einer Querungshilfe. Über die Gemeindestraße "Am Steinbruch" konnten die Radfahrer im Mischverkehr die Ortslage erreichen, während die Fußgänger teilweise über einen Gehweg bis zur Ortslage geführt wurden.

Im Zuge der vorliegenden Umplanung wird der hangseitige Rad-/Gehweg von Bau-km 0+183,00 bis Bau-km 0+712,00 direkt an die Kreisstraße 25 angeschlossen. Von dort wird er über das Bauwerk 1 geführt und kreuzt die Bundesstraße höhenfrei. Anschließend verläuft er über einen neu geplanten Rad-/Gehweg parallel der Kreisstraße bevor er in der Ortslage Dorffitter endet.

In der anschließenden schwächer belasteten Ortslage von Dorffitter erfolgt die Verkehrsführung im Mischverkehr, entsprechend dem bestehenden Planfeststellungsbeschluss.

Von Dorffitter aus können Radfahrer und Fußgänger die naheliegende Kreisstadt Korbach über Wirtschaftswege erreichen, die als Radwege ausgewiesen sind.

Der in diesem Verfahren neu geplante Rad-/Gehweg stellt den noch fehlenden Lückenschluss zwischen den Mittelzentren Frankenberg/Eder und Korbach dar.

**c. Verlängerung und Ausbau der K 25 gemäß RAL 2012 bis zum
Anschluss an die verlegte Verbindungsspanne**

Im bestehenden Planfeststellungsbeschluss wird der Verkehr von der Kreisstraße 25 aus Richtung Obernburg bei Bau-km 0+700 mit einem Brückenbauwerk über die neue B 252 geführt und im weiteren Verlauf an die Ortslage angeschlossen. Die Planänderung beinhaltet nun die Verlängerung des Kreisstraßenbaus bis zur neuen Verbindungsspanne Dorffitter-Süd. In diesem Zuge wurde die Fahrbahnbreite auf 6,00 m angepasst (entsprechend der RAL 2012).

d. Änderung der Bauwerke

Bauwerk 1

Im Gegensatz zum bestehenden Planfeststellungsbeschluss wird die Breite zwischen den Kappen an die neue Fahrbahnbreite der K 25 angepasst. Die Kappenbreite wird ebenfalls vergrößert, um den Rad-/Gehweg, der parallel der Kreisstraße geführt wird, aufzunehmen.

Der Überbau war als Dreifeldbauwerk in Spannbetonbauweise vorgesehen, wird jetzt allerdings als 2-feldrige, gelagerte Stahlverbundkonstruktion ausgebildet. Die Planung als Drei-Feld-Bauwerk musste im Rahmen der Detailplanung verworfen werden, da es zu massiven Rückkoppelungen mit dem laufenden Bahnbetrieb gekommen wäre. Die einzuhaltende Anzahl und Dauer der Sperrpausen kann mit dem nun geplanten 2-Feld-Bauwerk deutlich reduziert werden. Zudem wird so die Lichte Weite von 76,00 m auf 63,40 m verkleinert.

Bauwerk 3

Aufgrund der Verlegung der Verbindungsspange Dorfitter-Süd verschiebt sich die Linksabbiegespur auf der B 252 soweit, dass sie auf dem Bauwerk 3 entfällt. Damit reduziert sich die Breite zwischen den Geländerhandläufen von 16,50 m auf 11,60 m.

Bauwerk 4

Aufgrund der Verlegung der Verbindungsspange Dorfitter-Süd entfällt der höhengleiche Bahnübergang innerhalb der Verbindungsspange. Damit entfällt ebenfalls die Rechtsabbiegespur auf dem Bauwerk 4, die als Wartespur vorgesehen war, um den Rückstau vor dem Bahnübergang auf die durchgehende Fahrspur der B 252 zu vermeiden. Damit reduziert sich die Breite zwischen den Geländerhandläufen von 15,00 m auf 11,60 m.

e. Anlage einer provisorischen Umleitung zur Errichtung der Bauwerke 1 und 2

Seit dem Planfeststellungsbeschluss wurden weitere vertiefende Untersuchungen für den Bauablauf durchgeführt. Die aktuellen Erkenntnisse führten dazu, dass eine provisorische Umleitung während der Bauphase der Bauwerke 1 und 2 vorzusehen ist. Die bestehende Bundesstraße 252 wird jetzt mittels einer Umleitungsstrecke westlich der bestehenden Trasse um das Baufeld herumgeführt. Die bestehende B 252 wird als Baustraße und Baustelleneinrichtungsfläche genutzt. Der Kuhbach wird im Zuge dieser Umfahrung mit einer Behelfsbrücke überspannt.

f. Verlegung des Kuhbaches und Tieferlegung eines Wirtschaftsweges im Bereich des Bauwerks 5

Im Zuge der detaillierten Entwurfsplanung für das Bauwerk 5 kam man zu den Erkenntnissen, dass der Kuhbach verlegt und der Wirtschaftsweg tiefergelegt werden muss.

Der Kuhbach unterquert in seiner jetzigen Lage die B 252 und gleichzeitig den Pfeiler in Bau-km 1+118 85. Er wird im Bereich des Baufeldes mit ausreichendem Abstand zum Pfeiler und dem Fundament verlegt.

Der Wirtschaftsweg muss in der Höhenlage um ca. 2,50 abgesenkt werden, um die erforderliche Lichte Höhe von 4,50 m für das Lichtraumprofil des Wirtschaftsweges einzuhalten.

g. Artenschutzfachliche Maßnahme für den Uhu, Flur 3, Flurstücke 37/5 und 53

In den planfestgestellten Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde ein nicht ersetzbarer Eingriff in den Lebensraum des Uhus im nördlichen Steinbruchgelände festgestellt. Daraufhin wurde die Maßnahme A8 als "Habitatoptimierung für den Uhu" im südlichen Steinbruchgelände festgelegt. Diese Maßnahme wurde flächenmäßig allerdings nicht in die Grunderwerbsunterlagen aufgenommen. Im Rahmen des vorliegenden Änderungsverfahrens ist diese Maßnahme als Nummer A6 "Habitatoptimierung für Reptilien und Uhu" vorgesehen. Die bereits erfolgte Verfüllung des südlichen Steinbruchs wird auf einer Fläche von ca. 450 m² (ca. 2.500 m³ Bodenmassen) rückgängig gemacht. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Steilwand für den Uhu freigelegt wird und gleichzeitig noch genügend Habitatfläche für die Zauneidechse zur Verfügung steht. Diese Maßnahme ist nun zusätzlich zu der

Landschaftspflegerischen Begleitplanung in den Lageplan, in die Grunderwerbsunterlagen und in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen worden.

3.1 Trassenbeschreibung

3.1.1 Gewählte Linie Variante IIIa

Die Variante IIIa entstand im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie als optimierte Variante III.

Trassierung in der Lage:

Die Trasse beginnt südlich von Vöhl-Dorfitter im Anschluss an den in 1984 fertiggestellten Ausbau im NK-Abschnitt 4719 050/044, Str.-km 0,922 = Bau-km 0+140 (siehe Unterlage 5/1c). Die Ausbaulänge beträgt 3,035 km.

Im vorliegenden Planänderungsverfahren beginnt bei Bau-km 0+183 hangseitig ein kombinierter Rad-/Gehweg, der bei Bau-km 0+712 an die Kreisstraße 25 anschließt. Von dort wird er über das Bauwerk 1 geführt und kreuzt die Bundesstraße höhenfrei, bevor er in der Ortslage Dorfitter endet. Diese Ausführung hat sich im Vergleich zum bestehenden Planfeststellungsverfahren geändert. Ursprünglich verlief der Rad-/Gehweg bis zur Verbindungssange Dorfitter-Süd, kreuzte dort die Ortsumgehung höhenfrei um über die Gemeindestraße "Am Steinbruch" die Ortslage zu erreichen.

Die Ortsumgehung ist im südlichen Teilabschnitt gekennzeichnet durch den kurvigen Talverlauf der „Itter“ und des „Kuhbaches“.

Bei Bau-km 0+325 wird der östliche Berghang gegenüber dem alten Bahnhof Vöhl-Thalitter/Dorfitter angeschnitten. Die Lage der Straße ist hier durch den bereits fertiggestellten Ausbau im Anschluss aus südlicher Richtung vorgegeben.

Um den Eingriff in den Hang zu minimieren und andererseits das denkmalgeschützte ehemalige Bahnhofsgebäude nicht zu stark zu beeinträchtigen, wurde hier die Entwurfsgeschwindigkeit punktuell auf $V_e = 60$ km/h reduziert und ein Korbbogen vorgezogen.

Bei Bau-km 0+625 wird die Straße bis zum Mindestabstand an die vorhandene DB-Strecke Volkmarsen - Sarnau geführt. Ein zusätzlicher Hanganschnitt am „Dietrichsberg“ ist hier zur Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten erforderlich.

Um die Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten wird die geplante Trasse der Umgehung möglichst nah an die Bahnstrecke herangeführt.

Zwischen Bau-km 0+700 und 0+900 wird der Kuhbach zweimal überquert.

Der Anschluss „Dorfitter-Süd“ wird im Gegensatz zum Planfeststellungsverfahren verlegt und erfolgt in Bau-km 0+941,50. Im bestehenden Planfeststellungsverfahren schloss die Verbindungsspanne an die B 252 neu in Bau-km 0+802 an.

In Bau-km 1+000 schwenkt die Trasse in nördlicher Richtung, in Richtung Steinbruchgelände auf den Galgenberg ab. Zuvor werden die Bahn, der Kuhbach, ein verlegter Wirtschaftsweg, ein weiterer Wirtschaftsweg und die verlegte Zufahrt zum Steinbruch mit einem Talbauwerk überquert.

Von Bau-km 1+300 bis Bau-km 1+600 wird ein Kalksteinbruch durchquert. Bedingt durch den 40 m hohen Geländeunterschied vom Kuhbachtal zur Höhe des Galgenberges ergibt sich hier ein Einschnitt mit einer Tiefe von max. ca. 13 m. In einem in 1997 durchgeführten Genehmigungsverfahren nach dem Immissionsschutzgesetz

(§§ 4/16 BImSchG) zur Erweiterung des Steinbruches wurde die Vereinbarkeit zwischen dem Betrieb des Steinbruches und dem Bau der Ortsumgehung geregelt.

Die weitere Trasse verläuft in Richtung Norden über leicht hügeliges Ackerland und schließt in Bau-km 3+175 an die in 1987 fertiggestellte Ostumgehung Korbach an.

In Bau-km 2+227 wird ein Wirtschaftsweg unterbrochen. Der östliche Teil des Wirtschaftsweges ist über den Anschluss "Dorfitter-Nord" zu erreichen. Der Anschluss „Dorfitter-Nord“ erfolgt in Bau-km 2+300. Die Bahnstrecke „Volkmarsen Sarnau“ wird in Bau-km 2+934 überquert.

Der Anschluss der Kreisstraße 25 nach Korbach wurde bereits im Zuge der Ortsumgehung Korbach so gebaut, dass in diesem Bereich nur geringfügige Anpassungen notwendig sind.

Die Gradienten wurden so gelegt, dass die Dammhöhen und Einschnittstiefen etwa gleiche Größenordnungen aufweisen um eine möglichst optimale Geländeanpassung zu erzielen und die höhenfreien über- bzw. unterquerenden Verkehrswege geländeschonend zu gestalten.

Die Ostumgehung Vöhl-Dorfitter weist zwei Anschlüsse an die Ortslage auf

1. Anschluss Dorfitter-Süd in Bau-km 0+802

und

2. Anschluss Dorfitter-Nord in Bau-km 2+300

zu 1.) Anschluss Dorfitter-Süd

Die Verbindungsspanne Dorfitter-Süd wird von Bau-km 0+802 auf Bau-km 0+941 verschoben und gleichzeitig von der westlichen Seite der B 252 neu auf die östliche Seite der B 252 neu verlegt.

Für den geplanten Anschluss „Dorfitter-Süd“ ist ein planfreier Knotenpunkt der Grundform IV nach RAS-K-1 vorgesehen. In den planfestgestellten Entwurfsunterlagen führt die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter über einen höhengleichen Bahnübergang. Diese Planung basiert auf der Grundlage der nicht im Betrieb befindlichen Bahnstrecke. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke (Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarsen-Sarnau) wieder reaktiviert. Unter diesen Umständen stellt die Realisierung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Querspange mit unmittelbar benachbarter Einmündung in die neue Ortsumgehung keine verkehrlich befriedigende Lösung dar. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Einmündung und des Aufstellraums am Bahnübergang bzw. der nahen Ortsumgehung.

Die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter bzw. Obernburg wird daher von der westlichen auf die östliche Seite der Ortsumgehung verlegt. So kann der höhengleiche Bahnübergang entfallen.

Der Verkehr von der neuen Ortsumgehung und von der K 25 aus Richtung Obernburg wird im weiteren Verlauf bei Bau-km 0+700 mit einem Brückenbauwerk über die neue B 252 geführt und an die jetzige B 252 in Richtung der Ortslage Dorfitter angeschlossen. Im bestandskräftigen Planfeststellungsverfahren erreichten die Verkehrsteilnehmer der neuen Ortsumgehung die Ortslage Dorfitter-Süd über die Gemeindestraße "Am Steinbruch".

Aufgrund seiner topographischen Lage in der Nähe des „Dietrichsberges“ und der DB Strecke „Sarnau Volkmarsen“ weist der geplante Knotenpunkt sehr beengte Verhältnisse auf.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens wurde mit dem Programm "Knobel 7.1.11" nachgewiesen.

Die Anfahr- bzw. Annäherungssichtweiten sind für eine Knotenpunktgeschwindigkeit von rd. 80 km/h mit 210 m gewährleistet, gemäß RAS-K-a, Tabelle 12.
Die Anfahrtsicht für den Knotenpunkt Rampe / K 25 wird für eine Knotenpunktgeschwindigkeit von rd. 70 km/h mit 110 m gewährleistet.

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist ein Linksabbiegestreifen vorgesehen. So können die Linksabbieger außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen warten und die durchfahrenden Fahrzeuge können ungehindert an den wartenden Abbiegern vorbeifahren. Es wurde die Form 1 "Linksabbiegestreifen mit Verziegungsstrecke, Verzögerungsstrecke, Aufstellstrecke und geschlossener Einleitung durch eine Sperrfläche" gewählt, gemäß RAS-K-1, Bild 16.

Für den Rechtsabbieger wurde die Form "Eckausrundung mit einem einfachen Kreisbogen" gewählt, gemäß der RAS-K-1, Tab. 10.

zu 2.) Anschluss Dorffitter-Nord in Bau-km 2+300

Im Anhörungsverfahren zum bestandskräftigen Planfeststellungsverfahren wurde entschieden, dass die Verbindung der Ortsumgehung mit dem untergeordneten Straßennetz mit einer Raute (Holländische Rampen) erfolgen soll.

Der Knotenpunkt dient gleichzeitig über die B 252 alt und die K 25 als Erschließung des südlichen Raumes der Kreisstadt Korbach aus südlicher Richtung.

Außerdem wird das durch den Bau der Ortsumgehung unterbrochene Wirtschaftswegenetz durch die untergeordnete Straße des Knotenpunktes im nordwestlichen Teil Dorffitters wieder hergestellt.

Der vorhandene Knotenpunkt Anschluss „Korbach-Süd“ (B 252 / K 25) ist entbehrlich und wird, einschließlich des vorhandenen Brückenbauwerkes über die Bahn, zurückgebaut und rekultiviert. Die Ausführung ist bereits beim Bau der Ortsumgehung Korbach vorgenommen worden. Seit der Freigabe der Ortsumgehung Korbach im Dezember 1987 wird der betreffende Abschnitt als provisorischer Übergang von der OU Korbach zur vorhandenen B 252 genutzt.

Trassierung im Aufriss:

Die Trassierung im Aufriss erfolgt im Itter- und im Kuhbachtal weitgehend geländegleich. Im anschließenden Steigungsbereich in Richtung Steinbruch ist ein Talbauwerk über das Kuhbachtal mit einer Längsneigung von 5,5 % vorgesehen. Der große Höhenunterschied vom Kuhbachtal zur Höhe des Galgenberges erfordert im Steinbruchbereich einen Einschnitt von bis zu 13 m. Vom Steinbruch bis zum Bauende verläuft die Trasse durch leicht hügeliges Ackerland. Die Höhenlage sieht hier zur besseren Einpassung in die Landschaft etwa gleiche Dammhöhen und Einschnittstiefen vor.

Die Trasse verläuft hauptsächlich über landwirtschaftliche Nutzflächen.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Siehe hierzu die Ausführungen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9 und 19).

3.3 Gewählte Linie

Die dem Entwurf zugrundeliegende Linienführung der gewählten Linie (Variante IIIa) ist in der Umweltverträglichkeitsstudie und der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Abwägung aller Belange, insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes, als optimierte Variante III entwickelt und als die zweckmäßigste Lösung angesehen worden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die gesamte Trassierung der B 252 neu (OU Vöhl/Dorfitter) wurde im vorliegenden Planänderungsverfahren weder in der Lage noch in der Höhe verändert.

Die Trassierung ist geprägt durch den Baubeginn im südlichen Abschnitt des engen kurvigem Talraumes der Itter. Aufgrund der vorhandenen topographischen Zwangspunkte wurden hier eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 70$ km/h (punktuell $V_e = 60$ km/h) gewählt.

Die Zwangspunkte des engen Talraumes im südlichen Entwurfsabschnitt und die gestreckte Linienführung der im Norden angrenzenden Ortsumgehung Korbach erfordern die Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h im Süden auf 100 km/h im mittleren und nördlichen Entwurfsabschnitt zu staffeln.

Zur Abschätzung der zu erwartenden Geschwindigkeiten auf Abschnitten gleichartiger Streckencharakteristik dienen gem. RAS-L 1 1995 Ziff. 1.1 die 85 % Geschwindigkeiten unbehindert fahrender PKW bei nasser, sauberer Fahrbahn in Abhängigkeit von der Kurvigkeit (gon/km).

Die so ermittelten V_{85} - Geschwindigkeiten steigen von rd. 80 km/h im südlichen Entwurfsabschnitt auf rd. 100 km/h im mittleren und nördlichen Abschnitt an.

Die Differenz der V_{85} - Geschwindigkeiten in den einzelnen Abschnitten beträgt rd. 20 km/h. Eine ausreichende Homogenität der Geschwindigkeitsverteilung entlang der geplanten Umgehungsstraße ist somit gewährleistet.

Die Anfahrtsichtweite in der Einmündung Anschluss „Dorfitter-Süd“ ist in Richtung Süden auf 210 m begrenzt, um noch größere Eingriffe in den angrenzenden Bergsporn zu vermeiden. Dies entspricht einer Knotenpunktgeschwindigkeit von 80 km/h (min. Anfahrtsicht LKW). Die V_{85} - Geschwindigkeit beträgt hier rd. 80 km/h.

Der Entwurf weist folgende ungünstige Trassierungselemente im Bereich des südlichen Abschnittes auf:

min R	=	140 m
min A	=	60 m
min H_w	=	5.000 m (Anschluss an Bestand)
min H_k	=	8.000 m (Bereich Steinbruch)
max s	=	5,5 %
min s	=	0,8% (Anschluss an Bestand)

In der Rechtskurve in Bau-km 0+300 wurde eine Radienfolge von $R = 180 \text{ m}$ auf $R = 140 \text{ m}$ gewählt, um die Eingriffe in den rechtsseitigen Bergsporn zu minimieren. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde hier außerdem punktuell auf $V_e = 60 \text{ km/h}$ gesenkt.

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb des Entwurfsabschnittes keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckencharakteristik erreicht wird.

4.1.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die Linienführung der durchgehenden Strecke im Grund- und Aufriss sind:

- der vorhandene Ausbau im Süden mit östlichem Bergsporn und dem ehemaligen Bahnhof (Baudenkmal)
- die Bahnstrecke und der Bergsporn in Bau-km 0+675 einschl. Überführung der K 25
- Anschlussbereich „Dorfitter-Süd“ mit engem und kurvigem Talraum der Itter
- Kuhbachtal mit Gewerbegebiet und Bahnstrecke von Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+250
- Kalksteinbruch auf dem Galgenberg
- vorhandene Bundesstraße 252 nördlich Dorfitter
- Bahnüberquerung in Bau-km 2+934
- Anschluss an den bestehenden Ausbau bei Bauende

4.1.3 Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung

Der Verlauf der Trasse ist durch topographische Gegebenheiten und die in 4.1.2 beschriebenen Zwangspunkte weitgehend festgelegt. Das Gebot der Eingriffsminimierung wurde beachtet.

Alle zur Eingliederung der Straße in den Natur- und Landschaftsraum erforderlichen Maßnahmen wurden in den landschaftspflegerischen Begleitplan auf Grundlage der abgestimmten UVS eingearbeitet.

Bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden nicht nur die gestalterisch-optischen Gesichtspunkte berücksichtigt, sondern in erster Linie die biologischen und ökologischen Komponenten des Naturhaushaltes soweit möglich mit einbezogen. Die Straße wird so in die Landschaft eingegliedert, dass sie sich für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

4.1.4 Ergebnisse der Sichtweitenanalyse

Im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss ergaben sich Änderungen für die Haltesichtweiten.

Von Bau-km 0+300 bis Bau-km 0+500 kam es zu Verbesserungen durch die Führung des Radweges auf der östlichen Seite (Bergseite) der Fahrbahnbahn. Die erforderliche Haltesichtweite für die $V_{85} = 80 \text{ km/h}$ wird in diesem Bereich eingehalten.

Weiterhin kam es zu Änderungen durch die Verkleinerung der Sichtberme in Bau-km 0+650, wobei auch in diesem Bereich die geforderten Haltesichtweiten eingehalten werden.

Der Richtwert von 20 bis 25 % Streckenanteil mit Überholsichtweiten konnte aufgrund der Zwangspunkte und der durch die Knotenpunkte bedingten Überholverbote nicht erreicht werden.

Die Einzelheiten der Trassierung sind aus den Lage- und Höhenplänen (siehe Unterlagen 5 und 6) ersichtlich.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Begründung und Aufteilung des Regelquerschnittes

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung von 2017 ist auf der geplanten Umgehungsstraße mit einer Prognoseverkehrsmenge im Jahre 2030 von rd. 9.800 Kfz/24h im südlichen Entwurfsabschnitt, mit rd. 11.200 Kfz/24h im mittleren Entwurfsabschnitt und mit rd. 7.500 Kfz/24h im nördlichen Entwurfsabschnitt mit einem Anteil des Schwerverkehrs von rd. 17 bis 24 % zu rechnen.

Der langsam fahrende landwirtschaftliche Verkehr wird weitestgehend von der Umgehungsstraße durch das gut ausgebaute, bzw. durch die erforderliche Neuordnung des landwirtschaftlichen Wegenetzes ferngehalten.

Für die Fußgänger und Radfahrer ist von Bau-km 0+183 bis 0+712,00 (Anschluss Dorffitter Süd) parallel zur B 252 am Bergfuß des Dietrichsbergs ein kombinierter Rad- und Gehweg parallel zur B 252 neu vorgesehen. Gemäß der RAS-Q-96 wird der 1. Teil des Rad/Gehweges von Bau-km 0+180 - 0+430 mit einer Breite von 2,25 m ausgebildet. Der 2. Teil des Rad-/Gehweges von Bau-km 0+530 - 0+710 verläuft nicht mehr höhengleich mit der Bundesstraße. Er beginnt an der B 252 und wird bis zur Kreisstraße 25 mit einer Längsneigung von ca. 7 % geführt. Die Radfahrer benötigen besonders bergauf einen größeren Flächenbedarf durch instabile Fahrweise, daher wurde in diesem Bereich eine Breite von 2,50 m gewählt. Parallel der K 25 wird der Rad-/Gehweg ebenfalls 2,50 m breit ausgebildet und erhält einen, ebenfalls asphaltierten, seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m. Insgesamt ergibt sich eine Breite von 3,00 m.

In der anschließenden schwächer belasteten Ortslage von Dorffitter erfolgt die Verkehrsführung der Radfahrer wieder im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr.

Darüber hinaus haben die Fußgänger und Radfahrer die Möglichkeit, Radwanderwege auf land- und forstwirtschaftlichen Wege zu benutzen, die teilweise in der Radwegrahmenplanung des Landes Hessen enthalten sind.

Für den Bereich der Ostumgehung Dorffitter ist zur Erzielung einer, entsprechend der regionalen Verbindungsfunktion der B 252, angemessenen Reisegeschwindigkeit der Regelquerschnitt SQ 11 nach RAS-Q 96 erforderlich.

Der Sonderquerschnitt SQ 11 ergibt sich aus dem Querschnitt RQ 10,5 Ziff. 3.1.3 und Bild 5 der RAS-Q 96 mit 2 mal 0,25 m breiteren Randstreifen entsprechend des größeren LKW Verkehrs. Die Verkehrsstärke beträgt rd. 11.200 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von rd. 1.930 LKW/Tag (> 900 LKW/Tag).

Zusatzfahrstreifen nach RAS-Q 96 Bild A-18 sind an der Steigungsstrecke über das „Kuhbachtal“ nicht erforderlich.

Für die Kreisstraße 25 nach Obernburg mit einer Verkehrsbelastung von rd. 2.070 Kfz/24h wird der Querschnitt RQ 9 (nach RAL 2012) mit einer Breite von 6,00 m und Innenrandverbreiterungen bis 0,80 m gewählt. Im festgestellten Plan war ein RQ 7,5 nach RAS-Q 96 vorgesehen. Dies wurde entsprechend der neuen Regelwerke angepasst, um den Begegnungsverkehr auf der Kreisstraße zu sichern.

Der Anschluss „Dorffitter-Süd“ mit einem DTV-Wert von rd. 2.075 Kfz erhält den Querschnitt RQ 9,5.

Querschnittsmaße:

B 252 - SQ 11 (RQ 10,5 mit verbreitertem Randstreifen)

2 Fahrstreifen	2 x 3,50 m	= 7,00 m
2 Randstreifen	2 x 0,50 m	= 1,00 m
<u>2 Bankette</u>	<u>2 x 1,50 m</u>	<u>= 3,00 m (Einschnitt 2,00 m)</u>
Kronenbreite		= 11,00 m

Die Linkabbiegespur erhält eine Breite von 3,50 m.

K 25 mit Überführungsbauwerk - RQ 9

2 Fahrstreifen	2 x 3,00 m	= 6,00 m
<u>2 Bankette</u>	<u>1,00 m + 1,50 m</u>	<u>= 2,50 m</u>
Kronenbreite		= 8,50 m

Die Fahrbahnverbreiterung in der Kurve beträgt 0,80 m. Im Dammbereich beträgt die Bankettbreite 1,50 m und im Einschnittsbereich 1,00 m.

Anschluss „Dorfitter-Süd“ - RQ 9,5

2 Fahrstreifen	2 x 3,25 m	= 6,50 m
<u>2 Bankette</u>	<u>2 x 1,50 m</u>	<u>= 3,00 m</u>
Kronenbreite		= 9,50 m

4.2.2 Befestigung der Fahrbahn

Berechnung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B mit Zuordnung der Bauklasse nach RStO 2012													
		DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	f ₁	f ₂	f ₃	fz Gesamt		B _{1...30}		B _{ges}	Bauklasse
B 252		1930	4	7720	0,50	1,00	1,09	1,35	0	15,5751100	0	15,5751099509	Bk32
B 252 Rampe		200	4	800	0,50	1,00	1,05	1,35	0	1,5547716	0	1,5547716355	Bk1,8
DTV^(SV)	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs im Nutzungsjahr i-1 [Fz/24h]												
f_A	Durchschnittliche Achszahl pro Fahrzeug des Schwerverkehrs (Achszahlfaktor) im Nutzungsjahr i-1 [A/Fz]												
DTA^(SV)	Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge (Aü) des Schwerverkehrs im Nutzungsjahr i-1 [Aü/24h]												
f₁	Fahrstreifenfaktor												
f₂	Fahrstreifenbreitenfaktor												
f₃	Steigungsfaktor												
f_z	mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs												
B	Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum												

Für die neue Ortsumgehung wird entsprechend der Berechnung die Belastungsklasse 32 gewählt.

Für alle Anschlussrampen und Zubringerstraßen wird die Belastungsklasse 3,2 gewählt. Gemäß der Berechnung ist das Ergebnis für die Rampen die Belastungsklasse 1,8. Da die Dimensionierungsrelevante Beanspruchung allerdings nahe an der Grenze zur Belastungsklasse 3,2 liegt, wird die höhere Belastungsklasse gewählt.

Nicht zu unterschätzen für die Beanspruchung der Rampen und Zubringerstraßen ist auch eine mögliche Umleitung des Verkehrs, falls die Ortsumfahrung aus unterschiedlichen Gründen gesperrt sein sollte.

Der jeweilige Deckenaufbau kann den Regelquerschnitten in der Anlage 14 entnommen werden.

4.2.3 Gestaltung der Böschungen

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1 : 1,5 ausgebildet. Der Übergang zwischen Böschung und Gelände wird gemäß RAS-Q 96 ausgerundet.

In extremen Hangbereichen werden die Böschungen entsprechend dem Bodengutachten der Baustoff- und Bodenprüfstelle Kassel und des Hessischen Landesamtes für Bodenforschung steiler als 1 : 1,5 gewählt, um insbesondere die durch die relativ hohen Dämme und tiefen Einschnitte bedingten Eingriffe möglichst gering zu halten.

Im Einzelnen sind dies:

- Der Abschnitt bei Bau-km 0 + 300, Neigung 1 : 0,8 mit Bermen
- Der Abschnitt bei Bau-km 0 + 650, Neigung 1 : 0,8 mit Bermen

Es handelt sich hierbei um standfeste Felsbereiche.

Gegen herabstürzende Gesteine werden entsprechende Sicherungen (Stahlnetze, Doppelte Schutzeinrichtungen und Steinfangzäune) angebracht. Die Böschungen werden analog des landschaftspflegerischen Begleitplanes mit standortgerechten Gehölzen bepflanzt bzw. werden (z.B. die Felsaufschlüsse) als Sukzessionsflächen ausgebildet.

- Der Bereich des Kalksteinbruches von Bau-km 1+300 bis 1+800
bis 5 m Höhe - Neigung 1 : 1,5
darüber - Neigung 1 : 1,0 falls im Böschungsbereich natürlich gewachsener Bodenaufbau anzutreffen ist. Dies ist vor Baubeginn, nach dem Abstecken der Straßenachse, örtlich zu überprüfen.

4.2.4 Einordnung von Lärmschutzanlagen in den Querschnitt

Bedingt durch den großen Abstand der geschlossenen Wohnbebauung sind keine aktiven Lärmschutzanlagen erforderlich.

Von den betroffenen einzeln stehenden Wohngebäuden hat nur 1 Wohngebäude, welches an der geplanten OU Dorffitter liegt, einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (siehe Anlage 17.1 „Schalltechnische Berechnung“).

Einzelheiten zum Lärmschutz siehe auch Ziffer 5.1.

4.2.5 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Im südlichen Abschnitt befindet sich die Baustrecke nicht im Wasserschutzgebiet. Lediglich ab Bau-km 2+945 bis zum Bauende liegt die Baustrecke im Wasserschutzgebiet IIIA. Die geplante Entwässerung führt aus dem Wasserschutzgebiet heraus.

In diesem Streckenabschnitt wird von einem 2,0 m tiefen Überlagerungslehm als Ton in steifer Konsistenz ausgegangen. Der Überlagerungslehm ist einem Boden nach Zeile 1 (Wasserdurchlässigkeitsbeiwert in einer Größenordnung von $k_f < 1 \times 10^{-7}$ m/s) der Tabelle 2 der RiStWag (Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) zuzuordnen. Die allein hieraus resultierende Schutzwirkung gemäß Tabelle 2 der RiStWag ist als mittel anzusehen. Nach Tabelle 3 der RiStWag zur Einstufung der Entwässerungsmaßnahmen ergeben sich hieraus bei einer DTV-Zahl von 2.000 bis 15.000 Kfz/24h Maßnahmen gemäß RiStWag, Abschnitt 6.2.6.2 – Stufe 1 (Boden/Technik).

Dies bedeutet eine Ausführung der Böschungen und Mulden mit einer Oberbodenandeckung von 20 cm.

Besondere Schutzmaßnahmen sind jedoch im Bereich des Kalksteinbruches erforderlich.

Entsprechend den Abstimmungen mit der Wasserwirtschaftsverwaltung sind im Bereich des Kalksteinbruches aufgrund des klüftigen Kalkgesteines und der hier vorhandenen Grundwasservorkommen Abdichtungen nach RiStWag notwendig.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Knotenpunkte

4.3.1.1 Knotenpunkt Anschluss „Dorfitter-Süd“ B 252/K 25

Der Knotenpunkt Anschluss „Dorfitter-Süd“ wird entsprechend Knotenpunktstyp Grundform IV RAS - K 1 ausgebildet. Die von Obernburg kommende abschüssige K 25 wird in ihrer Lage verlängert, über die B 252, die DB-Strecke Volkmarsen - Sarnau und den Kuhbach geführt und auf der vorhandenen B 252 von Süden in die Ortslage Dorfitter übergeleitet.

Die Verbindung mit der Umgehungsstraße wird durch die Anschlussspange „Dorfitter-Süd“ von der K 25 aus direkt zur B 252 neu hergestellt.

In den planfestgestellten Entwurfsunterlagen führt die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter über einen höhengleichen Bahnübergang. Diese Planung basiert auf der Grundlage der nicht im Betrieb befindlichen Bahnstrecke. Im Jahr 2015 wurde die Bahnstrecke (Eisenbahnstrecke 2972 Volkmarsen-Sarnau) wieder reaktiviert. Unter diesen Umständen stellt die Realisierung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Querspange mit unmittelbar benachbarter Einmündung in die neue Ortsumgehung keine verkehrlich befriedigende Lösung dar. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Einmündung und des Aufstellraums am Bahnübergang bzw. der nahen Ortsumgehung. Die Verbindungsrampe von der B 252 nach Dorfitter bzw. Obernburg wird daher von der westlichen auf die östliche Seite der Ortsumgehung verlegt. So kann der höhengleiche Bahnübergang entfallen.

Der Linksabbiegestreifen erhält eine Gesamtlänge von 110 m. Es wurde gemäß RAS-K-1 die Linksabbiegeform Nr. 1 gewählt, die der vorliegenden Straßenkategorie A II entspricht. Sie besteht aus der Verziegungsstrecke, der Verzögerungsstrecke und der Aufstellstrecke. Die Gesamtlänge entspricht nicht der geforderten Länge der Richtlinie von 140 m, entspricht jedoch der maximalen Länge, die aufgrund der Topographie des beengten Kuhbach-Tales möglich war.

Der Linksabbiegestreifen wird nach der RAS-K-1 3,50 m breit ausgebildet, in gleicher Breite wie der durchgehende Fahrstreifen des SQ 11.

Für den Rechtsabbieger wird gemäß der RAS-K-1, Tab. 10 die Form Eckausrundung groß mit Fahrbahnteiler gewählt.

In diesem Rahmen wurden beide Anschlussknoten

- B 252 neu/Verbindungsrampe und
- Verbindungsrampe/K 25

mit dem DV-Programm Knobel 7.1.11 auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht.

Sie werden beide als vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte ausgeführt.

Beide Anschlussknoten wurden als leistungsfähig eingestuft.

Für den Knotenpunkt B 252 neu/Verbindungsrampe ergibt sich die Qualitätsstufe C und für den Knotenpunkt Verbindungsrampe/K 25 ergibt sich die Qualitätsstufe A.

Die Anfahr- bzw. Annäherungssichtweiten sind im Knotenpunkt Rampe / B 252 für eine Knotenpunktgeschwindigkeit von rd. 80 km/h mit 210 m gewährleistet, gemäß RAS-K-1, Tabelle 12.

Die Anfahrtsicht für den Knotenpunkt Rampe / K 25 wird für eine Knotenpunktgeschwindigkeit von rd. 70 km/h mit 110 m gewährleistet.

4.3.2 Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

Die durch die B 252 unterbrochenen Wirtschaftswegeverbindungen werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden weitestgehend in der vorhandenen Breite und Beschaffenheit wiederhergestellt. Eine grundlegende Neuordnung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes ist nicht erforderlich.

Nach Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung wird das Straßennetz in diesem Bereich umgestuft. Einzelheiten hierzu sind der Widmungs- und Umstufungsplanung zu entnehmen.

Die vorh. Einmündung B 252 / Korbacher Straße (Bau-km 0+173,50) wird geschlossen. Die Erschließung der "Korbacher Straße" ist über einen weiteren Anschluss an die B 252 im Süden bei Str.-km. 0,488 (südlich des Planungsbeginns) gegeben. Bei Bau-km 0+173,50 ist im Bereich der Einmündung nun ein Wendehammer vorgesehen.

4.4 Baugrund

Mit Datum vom 30.10.1992 existiert ein Bodengutachten vom Hessischen Landesamt für Bodenforschung in Wiesbaden für die gesamte Baumaßnahme.

Im Jahr 2019 wurde für die Gesamtmaßnahme ein aktueller Geotechnischer Bericht vom Kompetenzcenter Geotechnik in Kassel erstellt.

Der Streckenverlauf wurde detaillierter betrachtet und in mehreren Bohrkampagnen, zuletzt im Frühjahr 2018, erkundet. Es wurden Kernbohrungen, schwere Rammsondierungen, Schürfe und geophysikalische Untersuchungen durchgeführt.

4.4.1 Kurze Charakterisierung der Bodenverhältnisse im Trassenbereich

4.4.1.1 B 252

(gemäß Gutachten 2019)

Die Baumaßnahme wurde hinsichtlich der Charakteristika in folgende Teilabschnitte unterteilt:

- | | | |
|----|----------------------|---|
| 1. | Bau-km 0+140 – 0+170 | etwa geländegleich
<i>Böden als Solifluktionsschutt bzw. als Fließerden untermischt mit Hangschutt</i> |
| 2. | Bau-km 0+170 – 0+278 | Bodenauftrag bis max. ca. 1,0 m Höhe
<i>Böden als Solifluktionsschutt bzw. als Fließerden untermischt mit Hangschutt</i> |
| 3. | Bau-km 0+278 – 0+333 | Bodenabtrag bis max. ca. 3,1 m Tiefe
<i>Felsiges Gestein aus Grauwacke mit Tonschieferlagen</i> |
| 4. | Bau-km 0+333 – 0+635 | Bodenauftrag bis max. 2,1 m Höhe
<i>Böden als Solifluktionsschutt bzw. als Fließerden untermischt mit Hangschutt</i> |

5. Bau-km 0+635 – 0+712 Bodenabtrag bis max. ca. 2,8 m Tiefe
Felsiges Gestein aus Grauwacke mit Tonschieferlagen
6. Bau-km 0+712 – 1+244 Bodenauftrag mit vorwiegend 2 m bis 3 m Höhe; in den Dammanschlussbereichen der Bauwerke ca. 3,5 m – 5 m Höhe
0+712 – 0+950
Aue-/Schwemmelehm nachfolgend Böden als Solifluktionsschutt bzw.- als Fließerden untermischt mit Hangschutt
0+950 – 1+244
Böden als Solifluktionsschutt bzw.- als Fließerden untermischt mit Hangschutt, häufig mit kleinräumig und tiefenzoniert wechselnder Zusammensetzung
7. Bau-km 1+244 – 1+555 Bodenabtrag bis max. ca. 13,1 m Tiefe
Bestehende Verfüllung des Steinbruchs mit Materialien in sehr heterogener Zusammensetzung.
Bestandteile können Bauschutt, Naturstein, Stahl, Metall, Folien, Plastik, Kunststoff und Holzanteile sein.
8. Bau-km 1+555 – 1+569 Bodenauftrag bis max. ca. 7,5 m Höhe
Unverfüllter Steinbruchbereich oder nur zu einem geringen Teil aufgefüllter Steinbruchbereich.
Die Verfüllung besteht aus Materialien mit sehr heterogener Zusammensetzung.
Darunter befindet sich anstehendes Grundgebirge aus felsigem Kalk- und Dolomitstein
9. Bau-km 1+569 – 1+817 Bodenabtrag bis max. ca. 7,4 m Höhe
1+569 – 1+750
Felsiges Gestein aus Kalkstein und Dolomitstein (eher selten)
1+750 – 1+817
Felszersatz als eher bindiger bis bindig-steiniger Boden
10. Bau-km 1+817 – 2+136 Bodenauftrag bis max. 5,4 m Höhe
Lehmböden, die sowohl als Lösslehm als auch als Verwitterungslehm anstehen
11. Bau-km 2+136 – 2+750 Bodenabtrag bis max. ca. 4,7 m Tiefe
Dünne Lehmbedeckung bis max. 1,5 m Tiefe, die von zersetztem bis vollständig verwittertem Fels unterlagert wird
12. Bau-km 2+750 – 3+081 Bodenauftrag bis max. 8,1 m Höhe
Lehmböden bis max. 1,5 m Tiefe, die von bindigen Sedimenten als Verwitterungslehm unterlagert werden
13. Bau-km 3+081 – 3+175 etwa geländegleich
Lehmböden bis max. 1,5 m Tiefe, die von bindigen Sedimenten als Verwitterungslehm

unterlagert werden

Tragfähigkeit für Bodenabträge

In den Teilabschnitten 1, 7, 9-Abs. 2, 11 und 13 sind bodenverbessernde Maßnahmen als qualifizierte Bodenverbesserung vorgesehen.

Der Teilabschnitt 7 besteht aus der mächtigen Verfüllung des Steinbruchs mit Verfüllmaterialien in sehr heterogener Zusammensetzung. Wegen der inhomogenen Beschaffenheit der eingebauten Verfüllmaterialien ist ein Aushub dieser Materialien bis in eine Tiefe von max. 10 m unter dem Planum vorgesehen. Der Aushub wird mit einem Lastabtragungswinkel von 45° ausgeführt.

In den Teilabschnitten 3, 5 und 9-Abs. 1 sind keine bodenverbessernden Maßnahmen erforderlich.

Tragfähigkeit für Bodenaufträge

In den Teilabschnitten 2, 4, 10, und 12 sind bodenverbessernde Maßnahmen als qualifizierte Bodenverbesserung vorgesehen.

Im Teilabschnitt 6 sind ebenfalls bodenverbessernde Maßnahmen vorzusehen. Hier sollte der Boden ab dem Erdplanum ausgeräumt werden und durch eine Verbesserungsschicht aus gebrochenem, wasserunempfindlichen, verwitterungsbeständigem und steinigem Material ersetzt werden. Zusätzlich ist zwischen der Aushubsohle und der aufzubringenden Steinschüttung ein Geotextil als Trennschicht einzubauen.

Der Teilabschnitt 8 besteht aus einem unverfüllten Steinbruchbereich und aus einem nur zu einem geringen Teil aufgefüllten Steinbruchbereich. Die Verfüllmaterialien haben eine sehr heterogene Zusammensetzung. Wegen der inhomogenen Beschaffenheit der eingebauten Verfüllmaterialien ist ein Aushub dieser Materialien bis in eine Tiefe von max. 10 m unter dem Planum vorgesehen. Der Aushub wird mit einem Lastabtragungswinkel von 45° ausgeführt. Bei Antreffen von Fels in geringer Aushubtiefe sind die erdbautechnischen Maßnahmen auf diese Tiefe zu begrenzen.

4.4.1.2 K 25 nach Obernburg

(gemäß Gutachten 2019)

- | | | |
|----|----------------------|--|
| 1. | Bau-km 0+000 – 0+036 | etwa geländegleich
<i>Aue-Schwemmlehm in einer Dicke von 2 m – 3 m</i> |
| 2. | Bau-km 0+036 – 0+262 | Bodenauftrag bis max. ca. 5,4 m Höhe
<i>Aue-Schwemmlehm in einer Dicke von 2 m – 3 m und nachfolgend bis max. 5 m</i> |

Tragfähigkeit für Bodenabträge

Im Teilabschnitt 1 sind bodenverbessernde Maßnahmen vorzusehen. Hier sollte der Boden ab dem Erdplanum ausgeräumt werden und durch eine Verbesserungsschicht aus gebrochenem, wasserunempfindlichen, verwitterungsbeständigem und steinigem Material ersetzt werden.

Tragfähigkeit für Bodenaufträge

Im Teilabschnitt 2 sind bodenverbessernde Maßnahmen vorzusehen. Hier sollte der Boden ab dem Erdplanum ausgeräumt werden und durch eine Verbesserungsschicht aus gebrochenem, wasserunempfindlichen, verwitterungsbeständigem und steinigem Material ersetzt werden.

4.4.1.3 Anschluss K 25 an B 252 neu "Süd-Anschluss"

(gemäß Gutachten 2019)

Bau-km 0+006 – 0+158	durchgehend Bodenauftrag bis max. ca. 15 m Höhe <i>Aue-Schwemmlehm in einer Dicke von 5 m Mit zunehmenden Heranrücken des Streckenabschnittes an die Hangseite keilt der Lehm Boden aus und liegt dann als Solifluktionsschutt bzw. Hangschutt vor</i>
----------------------	---

Tragfähigkeit für Bodenaufträge

In diesem Abschnitt sind bodenverbessernde Maßnahmen vorzusehen. Hier sollte der Boden ab dem Erdplanum ausgeräumt werden und durch eine Verbesserungsschicht aus gebrochenem, wasserunempfindlichen, verwitterungsbeständigem und steinigem Material ersetzt werden. Zusätzlich ist zwischen der Aushubsohle und der aufzubringenden Steinschüttung ein Geotextil als Trennschicht einzubauen.

4.4.1.4 Oberbodenbemessung

(gemäß Gutachten 2019)

Für die Bemessung des Oberbaus nach RStO 12, wurde festgelegt, dass in jedem Fall die Klasse F 2 anzusetzen ist, um durchgängig einen einheitlichen und eindeutig definierten Aufbau für den Oberbau zu erhalten. Dies bedeutet, dass in Fällen, in denen im Planumbereich bodenverbessernde Maßnahmen vorzusehen sind, z.B. in Bereichen in denen wasser- und frostempfindliche Böden im Planum anstehen, diese Maßnahmen auch tatsächlich ausgeführt werden, um die Frostempfindlichkeitsklasse F 2 ansetzen zu können.

4.4.2 Massenbilanz

Der Umfang der zu gewinnenden Einschnittsmassen für die Gesamtmaßnahme beläuft sich ohne Berücksichtigung eines Auflockerungsfaktors auf rd. 225.000 m³.

Dem gegenüber steht ein Bedarf an erforderlichen Dammmassen in Höhe von rd. 73.000 m³. Die zu gewinnenden Bodenmassen sind einbaufähig. Dadurch entfallen Aussagen zu Seitenentnahmen und ihrer landschaftspflegerischen Gestaltung.

Die gewonnenen Bodenmassen werden entsprechend dem zu erstellenden Massenverteilungsplan im Baustellenbereich wieder eingebaut. In den Felsanschnitten sind Sprengungen zur Lockerung des Gesteins erforderlich.

Die überschüssigen Bodenmassen sollen im Bereich des Steinbruches am Galgenberg deponiert werden.

4.5 Entwässerung

Die Dimensionierung der Brückenbauwerke, der Durchlässe und des Regenrückhaltebeckens in Bau-km 1+000 einschließlich der Planunterlagen wurden im Konzept im Rahmen dieses Vorentwurfes mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde abgestimmt.

Die Oberflächenentwässerung der B 252 verursacht aufgrund der Topographie und der vorhandenen Vorflut keine Schwierigkeiten. Sie erfolgt über seitliche Mulden und Gräben in den Kuhbach.

Im Bereich des Einschnittes auf dem Galgenberg erfolgt von Bau-km 1+250 bis Bau-km 1+800 zum Schutz des unterirdischen Wasserspeichers ein Ausbau nach RiSt-Wag.

Das Oberflächenwasser aus diesem Einschnittsbereich einschließlich des Brückenbauwerkes wird zusammen mit der Brückenentwässerung unterhalb der „Kuhbachtalbrücke“ weiter geleitet. In Bau-km 1+000 ist zur Rückhaltung dieses Wassers ein Erdbecken mit vorgeschaltetem Dauerstau mit einem Stauvolumen von rd. 446 m³ vorgesehen.

Der Kuhbach wird durch die Straßenbaumaßnahme in dem Knotenpunkt "Dorfitter-Süd" teilweise überbaut und muss deshalb teilweise verlegt werden.

Im Einmündungsbereich des Kuhbaches in die Itter ist auf einer Länge von rd. 150 m eine Verlegung des Kuhbaches vorgesehen. Der direkte Einmündungsbereich in den Kuhbach wird so gestaltet, dass im Hochwasserfall Rückstau durch gegenläufige Fließvorgänge minimiert wird.

Die Fließstrecke des Kuhbaches wird damit allerdings kürzer. Bei Bau-km 2+850 ist östlich neben der Bahnstrecke zum Ausgleich dafür eine weitere Teilverlegung des Kuhbaches und die Anlage von Blänken mit Tiefzonen geplant.

Einzelheiten sind dem Lageplan 1 (Anlage 5) zu entnehmen.

Die konstruktive Ausführung der Straßenentwässerung ist im Lageplan und im Regelquerschnitt eingetragen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Verlegungsstrecke einschließlich der Anschlussbereiche werden insgesamt 7 Kreuzungsbauwerke und 1 provisorisches Bauwerk für die Bauzeit errichtet. Im Bereich des vorliegenden Süd-Anschlusses sind das die Bauwerke 1 - 5 sowie das provisorische Bauwerk

Bauwerk 1, Bau-km ~~0+701,68~~ ~~0+699,70~~

(Bau-km ~~0+177,83~~ ~~0+177,34~~ im Zuge der K 25)

Überführung der K 25 neu

Die Brücke ist erforderlich für die Anbindung der K 25. Sie überquert den Kuhbach, die Bahnstrecke Volkmarsen - Sarnau und die B 252 neu

Die Hauptabmessungen sind:

Kr. _{win.}	=	73,58 81,7	gon
LW	=	76,00 63,40	m
LH	≥	4,70/4,90 5,25	m (DB)
B	=	10,80 11,85	m

Bauwerk 2, im Zuge des WW (Bau-km ~ 0+678)

Kuhbachbrücke im Zuge eines Wirtschaftsweges.

Die Brücke ist erforderlich um den Kuhbach zu kreuzen.

Die Hauptabmessungen sind:

Kr. _{win.}	=	89,00 96,40	gon
LW	=	6,00	m
LH	≥	2,65	m
B	=	4,50	m

Bauwerk 3, Bau-km 0+719,82 0+722,86

Brücke im Zuge der B 252 über den Kuhbach.

Die Brücke ist erforderlich um den Kuhbach zu kreuzen

Die Hauptabmessungen sind:

Kr. _{Win.}	=	56,00 51,10	gon
LW	=	6,00	m
LH	≥	2,13 2,15	m
B	=	16,50 11,60	m

Bauwerk 4, Bau-km 0+866,51

Brücke im Zuge der B 252 über den Kuhbach

Die Brücke ist erforderlich um den Kuhbach zu kreuzen

Die Hauptabmessungen sind:

Kr. Win.	=	89,32 100,00	gon
LW	=	6,00	m
LH	≥	1,60 2,64	m
B	=	15,00 11,60	m

4.7 Straßenausstattung

Die B 252 erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderungen.

Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Rastplätze, Tank- und Rastanlagen, Lagerplätze sowie Gerätehöfe sind nicht vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Nahverkehrseinrichtungen sind an der geplanten B 252 nicht vorgesehen.

Die vorh. Bushaltestelle im Einmündungsbereich zum „Steinbruch“ wird entsprechend wiederhergestellt bzw. angepasst.

4.10 Leitungen

Im Zuge der Bauarbeiten werden an den vorhandenen öffentlichen Ver- bzw. Entsorgungsleitungen und Fernmeldeleitungen teilweise Leitungen gesichert bzw. verlegt. Einzelheiten hierzu sind dem Bauwerksverzeichnis Anl. 15.1 zu entnehmen. Es ist bereits eine Gasleitung im Bereich des Bauwerks 8 verlegt worden (Planfeststellungsbeschluss vom 07. März 2019).

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung, die auf der Grundlage der einschlägigen technischen Richtlinien RLS 90 durchgeführt wurden, sind im Formblatt dargestellt (siehe Entwurfsunterlagen Nr. 17.1). Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer 2.5.1.

5.1.1 Baubeginn bis Bau-km 0+850

Vom Beginn der Baustrecke bis Bau-km 0+850 verläuft die geplante Ortsumgehung am Rande eines weiträumig bebauten Mischgebietes. Da hier nur einzelne Wohngebäude betroffen werden, sind keine aktiven Lärmschutzanlagen in Form von Wänden oder Erdwällen vorgesehen.

Einzelheiten zu den untersuchten Wohngebäuden sind in der Anlage 17.1 beschrieben.

5.1.2 Bau-km 0+900 bis Bau-km 2+300

Bei den landwirtschaftlichen Anwesen von Bau-km 1+900 bis Bau-km 2+300 sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

5.2 Schadstoffabschätzung

- siehe hierzu die Ziff. 2.5.2.

5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Beim dem Anschluss „Dorfitter-Nord“ und ab Bau-km ~ 2+945 bis zum Bauende liegt die Baustrecke in Randbereichen eines Wasserschutzgebietes IIIA. Die geplante Entwässerung führt aus dem Wasserschutzgebiet heraus.

Der gutachterlich bewertete Bodenaufbau in diesem Bereich zeigt bis zu einer Tiefe von 2,00 m Überlagerungslehm als Ton in steifer Konsistenz an. Grundwasser wurde hier bis zu einer Tiefe von 10,0 m nicht erkundet. Der Überlagerungslehm ist einem Boden nach Zeile 1 der Tabelle 2 der RiStWag zuzuordnen. Der Wasserdurchlässigkeitsbeiwert entspricht $k < 1 \times 10^{-7}$. Die daraus resultierende Schutzwirkung ist als "mittel" anzusetzen. Nach Tabelle 3 der RiStWag zur Einstufung der Entwässerungsmaßnahmen ergibt sich bei einer DTV-Zahl von 2.000 – 15.000 Kfz/24h die Stufe "1" (Boden/Technik).

In den Einschnittsbereichen von Bau-km 1+250 bis Bau-km 1+600 sind aufgrund der Forderungen der Wasserwirtschaftsverwaltung Abdichtungsmaßnahmen nach RiStWag notwendig.

5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz der Natur- und Landschaft

Siehe hierzu die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleit- und Konfliktplan (Unterlagen 9 und 19).

5.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten

Beim Neubau der Ostumgehung Dorffitter im Zuge der B 252 in Form der gewählten Linie werden bebaute Gebiete nur im Anschlussbereich Dorffitter-Süd in geringem Umfang betroffen.

6 Erläuterungen zur Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Kosten der Baumaßnahme belaufen sich nach der Kostenberechnung vom Januar 1999 auf:

Grunderwerbskosten	1,649 Mio. €
Baukosten	26,691 Mio. €
Gesamtkosten	28,340 Mio. €

Die Kostenberechnung wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 21. August 2019 mit dem Sichtvermerk gekennzeichnet.

- siehe auch die Ausführungen unter Ziffer 1.2.

6.2 Kostenträger

Kostenträger für die B 252 n, die Verlegung der K 25 sowie für die Anschlüsse ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - (siehe auch Ziffer 1.2).

6.3 Beteiligung Dritter

Für die Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges in Bahn-km 49,990 erfolgt eine Kostenteilung nach § 14a EKrG (siehe auch Ziffer 1.2).

7 Verfahren

Zur Erlangung des Baurechts ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 ff FStrG, § 33 ff HStrG und § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 ff des HVwVfG durchgeführt worden (-siehe auch Ziffer 0.2).

Für die vorliegenden Planänderungen wird ein neues Planfeststellungsverfahren vor Fertigstellung des Vorhabens durchgeführt, gemäß § 17 d Satz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit § 76 Abs. 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG).

8 Durchführung der Baumaßnahme

Die Maßnahme soll in einem Zuge durchgeführt werden. Es wurde bereits mit dem Bau der Brückenbauwerke begonnen.

Die Bauzeit wird auf insgesamt 5 Jahre geschätzt. Seit 2017 befindet sich die Maßnahme im Bau. Die Bauwerke 6a, 3 und 4 wurden bereits fertig gestellt. Das Bau-

werk 5 befindet sich im Bau. Es ist geplant, mit dem Streckenbau im Jahr 2020 zu beginnen.

Zur Sicherung des Grunderwerbs und zum Ausgleich der landwirtschaftlichen Beeinträchtigungen werden Grunderwerbsverhandlungen von der Hessischen Landgesellschaft durchgeführt.

Bei der Durchführung der Maßnahme wird der Verkehr auf dem bestehenden Straßennetz, bis auf die jeweiligen Netzanschlüsse der Verkehrswege, kaum beeinträchtigt.

Im Bereich der bestehenden B 252 von Bau-km 0+140 bis Bau-km 0+650 sowie im Anschlussbereich „Dorfitter-Süd“ wird die Bundesstraße für ca. 4 Monate voll gesperrt. Der Verkehr wird über das klassifizierte Straßennetz umgeleitet.

Am Ende der Baustrecke wird es kurzzeitig zu Sperrungen kommen. Der Umleitungsverkehr wird über die Kreisstraße 25 in Richtung Korbach geführt bzw. über die Ortsumgehung Korbach in Richtung Norden.

Die Kreisstraße 25 nach Obernburg muss für die Verlegung der Kreisstraße und dem Neubau des Überführungsbauwerks für ca. 2,5 Jahre gesperrt werden. Der Verkehr wird in diesem Zeitraum über die K 29 (von Thalitter in Richtung Lauterbach) umgeleitet werden. Vor dem Baubeginn des Überführungsbauwerks wird eine provisorische Umleitung für die Bundesstraße 252 errichtet.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das vorhandene Wirtschaftswegenetz und die Trasse im Zuge des Erdbaues.

Größere Auswirkungen auf das Umfeld der Baustelle sind nicht zu erwarten.