

Bundesstraße 34

Von Bau-km	2+732 bis 7+127	Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Nächster Ort:	Grenzach-Wyhlen	
Baulänge:	4.395	Regierungspräsidium Freiburg
Länge der Anschlüsse:	0,641 km	

**Neubau der Umgehungsstraße
Grenzach-Wyhlen im Zuge der B 34
BA II Umgehung Wyhlen**

PLANFESTSTELLUNG

- Erläuterungsbericht -

- Deckblätter -

<p>Aufgestellt: 79713 Bad Säckingen, den 31.03.2020</p> <p>gez. Gassenmeier</p> <p>Regierungspräsidium Freiburg, DS Bad Säckingen, Referat 47.3</p>	

Inhaltsverzeichnis zum Erläuterungsbericht

1. Darstellung der Änderung.....	3
2. Notwendigkeit der Änderung	3
3. Zweckmäßigkeit der Änderung / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....	4
4. Technische Gestaltung der Änderung	5
4.1 Trassierung	5
4.2 Querschnitt.....	5
4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	5
4.4 Baugrund / Erdarbeiten	5
4.5 Ingenieurbauwerke.....	6
5. Öffentliche und Private Belange	7
5.1 Öffentliche Belange.....	7
5.2 Private Belange.....	8
6. Erläuterung der Kostenberechnung.....	8
7. Verzeichnis der Unterlagen	9

1. Darstellung der Änderung

Die B34 neu soll auf Wunsch der Gemeinde Grenzach-Wyhlen bei Bau-km 3+879 ein zusätzliches planfreies Querungs-Bauwerk (Bauwerk Nr. 14) für Radfahrer und Fußgänger erhalten. Nördlich und Südlich der neuen B34-Trasse wird der neue Rad-/Gehweg an die bestehende Gemeindestraße Rheinstraße angebunden. Der neue Rad-Gehweg wird mit dem geplanten Rad-/Wirtschaftsweg Hardstraße-Rheinstraße südlich der B34 neu verknüpft.

Der Lärmschutzwall wird durch das neue Bauwerk Nr. 14 unterbrochen und dort gleichwertig durch eine Lärmschutzwand ersetzt. Die Lärmschutzwand wird verlängert, um die Wendeanlage auf der Rheinstraße nach Süden verschieben zu können und eine Zufahrt hinter dem Lärmschutzwall mit einer äußeren Steilböschung anzulegen.

2. Notwendigkeit der Änderung

Die Rheinstraße ist eine wichtige Verbindung für den Rad- und Fußgängerverkehr, sowohl für den Pendler- als auch den Freizeitverkehr. Südlich der B34 neu befindet sich das naturnahe Rheinwegenetz sowie Wohn- und Gewerbesiedlungen. Nördlich der B34 neu befindet sich das Zentrum von Wyhlen und größere Wohnsiedlungen.

Die Rheinstraße ist auch im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach aus dem Jahr 2013 als Basisroute 2. Ordnung vorgesehen.

In der bisherigen Planung (Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005) ist die Rheinstraße als Sackgasse vorgesehen. Die nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind ca. 600 m westlich (BW1) und ca. 500m östlich (BW3) vorgesehen. Die Länge der Umwege wird von der Gemeinde Grenzach-Wyhlen mittlerweile als nicht mehr akzeptabel angesehen.

Der nördlich über die Hard- und Ritterstraße verlaufende Landesfernradweg „Rheintalweg“ würde sich bei einer Querung der B34 neu an der Südstraße zwischen Südstraße und Rheinstraße um ca. 250 m verlängern. Durch die Querung an der Rheinstraße verlängert sich dieser Abschnitt nur um ca. 150 m.

Das zusätzliche Bauwerk Nr. 14 wurde mit der Gemeinde nachträglich in mehreren turnusmäßigen Abstimmungsgesprächen vereinbart, die Kostentragung für Bau und Planung obliegt der Gemeinde.

Da zusätzlicher Grunderwerb für den zu unterführenden Rad-/Gehweg notwendig ist, welcher seitens der Gemeinde nicht durchsetzbar ist, wird die vorliegende Planänderung beantragt.

Gemäß der Auflage betr. Einwender 114 aus dem Planfeststellungsbeschluss 2005 ist die Erschließung auf den Flurstücken 2658 und 2660 aufrecht zu erhalten. Dazu soll eine 3 Meter breite Zufahrt mit beidseitigen 50 cm breiten Banketten angelegt werden. Die vom Vorhaben betroffenen Flurstücke 2658 und 2660 wurden zwischenzeitlich in die Flurstücke 2658, 2658/1, 2658/2 und 2660/1 unterteilt. Durch den geplanten Lärmschutzwall wird die verkehrliche Erschließung auch zum Flurstück 2660/1 unterbrochen. Um die Erschließung des Flurstücke 2658 und die Zufahrt zum Flurstück 2660/1 zu gewährleisten, wird eine neue Zufahrt auf den Flurstücken 2658 und 2658/1 angelegt. Dies ist auf den bisher für das Projekt vorgesehenen Flächen durch eine äußere Steilböschung am Lärmschutzwall möglich.

Um wieder eine gerade Zufahrt herstellen zu können wird die Wendeanlage auf der Rheinstraße nach Süden verschoben. Dies wird an der Wendeanlage ermöglicht durch die Verlängerung der Lärmschutzwand von Bauwerk Nr. 14 als Ersatz für den Lärmschutzwall.

3. Zweckmäßigkeit der Änderung / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Variante 0: kein BW14, durchgehender Lärmschutzwall

- Größere Zerschneidungswirkung der B34 neu für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Variante 1: Brücke i. Z. eines Rad-/Gehwegs über die B34 neu

- Bei der geplanten Hochlage der B34 neu und zusätzlich der erforderlichen höheren lichten Höhe über der B34 neu mit erheblichen Rampen i. Z. des Rad-/Gehwegs verbunden und deshalb nicht darstellbar und mit Akzeptanzproblemen verbunden.

Variante 2: Brücke i. Z. der B34 neu über einen Rad-/Gehweg

Variante 2a: Rad-/Gehweg auf Lage der bestehenden Rheinstraße

- Aufgrund der bestehenden Kanalisation in der Rheinstraße, welche umgelegt werden müsste, zu aufwendig. Durch gerade Linienführung: in Norden kürzere steilere Rampe hinter an Bebauung anschließende Wendeanlage, Leitungen müssten auf Nachbargrundstücke verlegt werden, Erschließung (Zufahrt und Zuleitungen) der bestehenden Grundstücke neben der Rampe sehr schwierig und über fremde Flurstücke.

Variante 2b: Rad-/Gehweg östlich der bestehenden Rheinstraße

- geplante Grundstückszufahrt und Anschlussleitungen an die Rheinstraße werden gekreuzt, zusätzliche Konfliktpunkte zwischen Erschließungsverkehr mit dem Rad- und Fußgängerverkehr entstünden und Tieferlegung oder Umlegung über mehrere, z. T. bebaute und gewerblich genutzte Grundstücke Dritter wäre notwendig, daher unverträglich bei Verkehrssicherheit, Erschließung und Aufwand.

Variante 2c: Rad-/Gehweg westlich der bestehenden Rheinstraße

- nur vergleichsweise geringe Flächen eines ohnehin betroffenen Grundstücks mit Kleingartenanlagen müssen erworben werden.
- Anbindung mit dem südlich geplanten Rad-/ Wirtschaftsweg Hardstraße – Rheinstraße möglich

Mit der Variante 0 entstünde eine unbefriedigende Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr nach den aktuellen Maßstäben.

Die Variante 1 ist ungünstig für den Rad- und Fußgängerverkehr aufgrund der hohen zu überwindenden Höhendifferenz und dem hohen Flächenbedarf.

Bei Variante 2 zeigt sich einzig die Variante 2c als verträgliche Lösung und wurde deshalb gewählt. Weiterer Vorteil der Variante 2c ist, dass durch die Gemeinde mit vergleichsweise geringem Aufwand angemessene Ersatzflächen angeboten werden können.

4. Technische Gestaltung der Änderung

4.1 Trassierung

Die Trassierung der B34 neu bleibt unverändert. Die Fahrbahnbreite von 8,0 m wird auf dem Bauwerk fortgesetzt. Das neue Bauwerk liegt in einem Bogen $R=600\text{m}$. Im Längsschnitt befindet sich ein Halbmesser $H=17.000$, aus welchem sich eine Längsneigung von ca. 0,2 % in Stationierungsrichtung ergibt. Die Querneigung beträgt konstant 5,0%. Im Bauwerksbereich ist angedacht das Regenwasser mit einer Spitzrinne abzuführen.

Der Rad-/Gehweg verschwenkt von der Rheinstraße nach Westen ab, um über eine größere Länge die notwendige Höhendifferenz beim Bauwerk Nr. 14 zu überwinden. Die Längsneigung beträgt bis zu 5,0%.

4.2 Querschnitt

Der Querschnitt der B34 neu ändert sich im Bauwerksbereich. Die nördlich der B34 neu vorgesehenen Lärmschutzwälle werden dort durch Lärmschutzwände ersetzt. Die Überführung des Rad-/Gehwegs ist mit einer 0,50m dicken Stahlbetonplatte mit seitlichen Kappen geplant.

Der Querschnitt des Rad-/Gehweg beginnt mit einer 3,00m breiten Fahrbahn im Norden. Vor der Unterführung verbreitert sich der Weg auf 3,50m. Für die Anlage eines Straßeneinlaufs und einer Wasserführung wurde in der Unterführung am Tiefrand ein Schrambord mit einer Breite von 0,50m und 5 cm Anschlag vorgesehen. Die lichte Weite im Bauwerk beträgt 4,00m. Ab dem Anschluss des Rad-/Wirtschaftsweges Hardstraße-Rheinstraße wird der Weg an die Breite der bestehenden Rheinstraße (ca. 4,7m) angepasst.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Mit dem Bauwerk Nr. 14 ist eine neue planfreie Kreuzung zwischen der B34 neu und einem Rad-/Gehweg vorgesehen. Zwischen dem Rad-/Wirtschaftsweg Hardstraße-Rheinstraße und dem neuen Rad-/Gehweg wird eine Einmündung vorgesehen. Dabei soll der Rad-/Gehweg bevorrechtigt sein. Ab der Einmündung soll der Weg für den landwirtschaftlichen Verkehr und für Wartungsfahrzeuge für den Zugang zum Pumpschacht freigegeben werden.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Im April 2019 wurde ein Geotechnischer Bericht von der Ingenieurgruppe Geotechnik, Kirchzarten für das Bauwerk Nr. 14 erstellt. Es wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- 2 Rammsondierungen (schwere Rammsonde) Endtiefe 4,4 m unter GOK
- 2 Kleinrammkernbohrungen

Die durchgeführten Untersuchungen geben den folgenden Aufbau des anstehenden Untergrundes wieder.

- Mutterboden 0,35 m mächtig (zur Abtragung von Bauwerkslasten nicht geeignet)
- Auffüllungen bis 1,4 m Tiefe angetroffen (zur Abtragung von Bauwerkslasten nicht geeignet, sehr wasser- und frostempfindlich)
- Decklehm bis 2,4 m Tiefe angetroffen (zur Abtragung von Bauwerkslasten bedingt geeignet, sehr wasser- und frostempfindlich)
- Niederterrassenschotter (zur Abtragung von Bauwerkslasten gut geeignet, schwach wasser- und frostempfindlich)
-

4.5 Ingenieurbauwerke

Das folgende Bauwerk wird ergänzt:

Bauwerk Nr. 14

Brücke im Zuge der B 34 neu über einen Geh- und Radweg

Bau-km 3+879,00

Winkel: 100 gon

Lichte Weite: 4,00 m

Lichte Höhe: $\geq 2,50$ m

Konstruktionshöhe: 0,50 m

Breite zwischen den Handläufen: 11,60 m

Die Lage des Bauwerks wurde im Vergleich zu einem ersten Entwurf weiter nach Westen verschoben, um eine Abstützung zu in der Rheinstraße liegenden Leitungen vermeiden zu können und damit die Baukomplexität mit entsprechend höheren Baukosten zu verringern. Die Geometrie der Flügelwände wurde aus den Zwängen der Straßen-Entwässerung und für einen verträglichen Lichteinfall entwickelt. Es ist eine zeitlich begrenzte Beleuchtung des Rad-/Gehwegs im Bauwerk vorgesehen (Abschaltung ab ca. 23 Uhr).

5. Öffentliche und Private Belange

5.1 Öffentliche Belange

Verkehrliche Belange (Straßen-, Radfahrer-, Fußgänger- und ÖPN-Verkehr)

Mit der Planänderung wird das Rad- und Fußgängerverkehrsnetz optimiert. Die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird im Vergleich zur Variante 0 verbessert. Die Verkehrssicherheit wurde mit der Haltesicht und der Anfahrsicht an den kritischen Punkten geprüft und wird eingehalten.

Naturhaushalt und Landschaftsbild (Schutzgebiete, Eingriffe und Konflikte und daraus abgeleitete Maßnahmen)

Für die Belange des Naturhaushaltes wird auf Unterlage 12 (LBP) verwiesen.

Belange der Wasserwirtschaft (Straßenoberflächenwasser, Wasserschutzgebiete, Oberflächenwasser, Kanalisation)

Grundsätzlich wird eine breitflächige Abführung des Oberflächenwassers von den Fahrbahnen über die Bankette und Böschungen bzw. Rasenmulden vorgesehen und damit eine dezentrale Versickerung über den Oberboden. Am Tiefpunkt des Rad-Gehweges muss das überschüssige Oberflächenwasser über Straßen- und Muldeneinläufe abgeführt werden. Ein neuer Regenwasserkanal leitet das Wasser in einen Pumpschacht, aus welchem es zum bestehenden Kanal in der Rheinstraße gefördert wird (Bemessung des Rückhaltevolumens siehe Unterlage 13.1).

Das Oberflächenwasser der B34 neu im Bereich von Bauwerk Nr. 14 (ca. 150 m²) wird mit einer Spitzrinne am Ende des Bauwerks über eine Pflasterrinne in die geplante Rasenmulde zur Versickerung geleitet. Am Ende der Mulde vor dem Bauwerk wird als Notüberlauf ein Ablauf angeordnet.

Westlich der Rheinstraße grenzt ein Wasserschutzgebiet (Zone III) an. Die Grundwasserüberdeckung beträgt über 10m, die Durchlässigkeit beträgt 1×10^{-5} (s. Geotechnischer Bericht, S.10 bzw. 23). Damit ist eine große Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung gegeben (RiStWag, Tabelle 2). Die Entwässerungsmaßnahmen sind gemäß Tabelle 2 der RiStWag bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung (DTV) der B34neu von 11.500 Kfz der Stufe 1 zuzuordnen. Der Oberbodenauftrag ist grundsätzlich mit 20 cm Stärke vorgesehen. Ein Bewuchs ist in Form einer Rasenansaat, ergänzt durch die Vorgaben des LBP vorgesehen. Die grundsätzlichen Anforderungen der RiStWag, Ausgabe 2002 und der Verwaltungsvorschrift „Ergänzende Festlegungen für die Anwendung der RiStWag, Ausgabe 2002 für Baden-Württemberg“ für eine dezentrale Muldenversickerung werden erfüllt.

Ein wasserrechtlicher Antrag wird in Abstimmung mit dem Landratsamt Lörrach im Zuge der Ausführungsplanung ergänzt.

Belange der Landwirtschaft

Das landwirtschaftliche Wegenetz bleibt mit dem Anschluss an die Rheinstraße unverändert im Vergleich zu bisherigen Planung. Südlich der B34 neu wird der Rad-/ Wirtschaftsweg Hardstraße-Rheinstraße mit dem Rad-/Gehweg von BW14 zusammengelegt.

5.2 Private Belange

Grunderwerb und vorübergehende Beanspruchung

Die Trassierung der Wege wurde auf das notwendige Maß reduziert. Bei der Variantenwahl konnten weniger wertvolle Flächen gewählt werden und Mehrbeanspruchungen durch ungünstige Zufahrtsbedingungen vermieden werden. Die Wendeanlage auf der Rheinstraße kann durch die Verlängerung der Lärmschutzwand nach Süden verschoben werden. So kann auf Erwerb beim Flurstück 2655 verzichtet werden und der Erwerb von Flurstück 2658/1 reduziert werden.

Durch die notwendige Verschwenkung des Rad-/Gehweges entstehen im Norden des Flurstücks Nr. 1836/1 geringe Restflächen, welche in ihrer Nutzbarkeit sehr eingeschränkt werden. Deshalb wird dem Eigentümer alternativ zur Grunderwerbsplanung ein vollständiger Erwerb des nördlich der B34 neu liegenden Grundstücksteils angeboten.

Nutzungsbeschränkungen

Dauerhaft für den Naturschutz zu beschränkende Flächen werden nur soweit erforderlich erworben (z. B. wenn die bisherige Nutzung durch die Beschränkung nicht mehr durchführbar ist).

Die vom Vorhaben betroffenen Flurstücke 2658 und 2660 wurden zwischenzeitlich in die Flurstücke 2658, 2658/1, 2658/2 und 2660/1 unterteilt. Durch die neue B34-Trasse wird die verkehrliche Erschließung zum Flurstück 2660/1 unterbrochen. Um die Zufahrt zum Flurstück 2660 zu gewährleisten, wird eine neue Zufahrt auf den Flurstücken 2658 und 2658/1 angelegt. Die Fläche der Zufahrt wird auf dem Flurstück 2658/1 erworben und auf Flurstück 2658 mit einem Wegerecht dauerhaft gesichert.

Aktiver und passiver Lärmschutz

Der aktive Lärmschutz wird unverändert in seinem notwendigen Ausmaß vorgesehen. Im Bauwerksbereich und im Bereich der Wendeanlage der Rheinstraße ersetzt eine Lärmschutzwand den Lärmschutzwall.

6. Erläuterung der Kostenberechnung

Eine Fortschreibung der Projektkosten ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens mit Einleitung der folgenden Planungsphase vorgesehen. Die zusätzlichen Kosten durch die Anlage des Rad-/Gehweges und des Bauwerks 14 werden der Gemeinde Grenzach-Wyhlen in Rechnung gestellt.

7. Verzeichnis der Unterlagen

Die vorliegende Änderung der Planfeststellungsunterlage erfolgt im sog. „Deckblattverfahren“. Die von Planänderungen betroffenen Unterlagen stellen die Änderungen zur Ursprungsunterlage dar und erhalten den Index „a, b, c, ...“. Neu hinzugekommene und nicht geänderte Unterlagen erhalten keinen Index.

Nummer der Unterlage	Blatt	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab / Bemerkung
1b		Erläuterungsbericht - Ergänzung	
3	1a	Übersichtslageplan - Ersatzplan	M 1:5.000
4	1b	Übersichtshöhenplan - Ersatzplan	M 1:5.000/500
7		Lageplan	
	4a	Bau-km 3+845,000 – 4+010,786 – ohne BW14 (Ausschnitt)	M 1:500
	4b	Bau-km 3+845,000 – 4+010,786 – Ersatzplan (Ausschnitt)	M 1:500
8		Höhenplan	
	4b	B 34 neu Bau-km 3+845,000 – 4+010,786 (Achse 365) – Ersatzplan (Ausschnitt)	M 1:500/50
	17	Rad-/Gehweg BW 14 (Achse 388) - Zusatzplan	M 1:500/50
9		Bodenuntersuchung	
10		Ingenieurbauwerke	
10.1b		Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen - Ergänzung	
10.2		Bauwerksskizzen	
	6	BW14 Brücke i. Z. der B34 über einen Geh- und Radweg - Zusatzplan	M 1:200, 100
12		Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.0c		Erläuterungsbericht - Ergänzung	
12.1b		Bestands- und Konfliktplan - Ergänzung	
12.2		Lageplan Maßnahmen	
	4b	B 34 neu Bau-km 3+845,000 – 4+010,786 – Ersatzplan (Ausschnitt)	M 1:500
13		Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
13.1		Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	

Nummer der Unterlage	Blatt	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab / Bemerkung
14		Grunderwerb	
14.1		Grunderwerbsplan	
	4b	B 34 neu Bau-km 3+845,000 – 4+010,786 – Ersatzplan (Ausschnitt)	M 1:500
14.2c		Grunderwerbsverzeichnis - Ersatzblätter	
15		Sonstige Pläne	
15.2		Querprofile	
	1	B34 neu Bau-km 3+860 – 3+920 (Achse 365) - Zusatzplan	M 1:100
	2	Rad-/Gehweg BW 14 (Achse 388) - Zusatzplan	M 1:100