

Hessen Mobil; Straßen- und Verkehrsmanagement

B 521 / zw. NK 5719 014 und NK 5719 034 / Station: 0,042 – 1,042



**B 521**  
**AUSBAU IN DER GEMARKUNG NIDDERAU-EICHEN**

Hessen ID 03317

# **FESTSTELLUNGSENTWURF**

## **Unterlage 0**

**- Erläuterungen 3. Planänderung -**

## **B521 – Ausbau Nidderau – Eichen Erläuterung 3. Planänderung**

### **Einleitung**

Die B 521 ist von Westen bis zum Knotenpunkt B 521 / K 851 (Netzknoten 5719 014) nördlich der Ortslage Eichen richtliniengerecht und dem Bedarf entsprechend ausgebaut.

Östlich des Stadtteils Nidderau-Eichen ist die B 521 von Station 1+042,500 bis zur Anschlussstelle an die B 45 (östlich der Gemeinde Altstadt) ebenfalls richtlinien- und bedarfsgerecht ausgebaut. Lediglich nördlich des Stadtteils Eichen ist der Ausbau der B 521 auf 1,0 km Länge nicht vollzogen.

Die vorliegende 3. Planänderung umfasst den Ausbau der B 521 nördlich des Stadtteils Eichen der Stadt Nidderau von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+000 und somit den Lückenschluss im Verlauf der B 521 mit dem auf gesamter Streckenlänge der B 521 zwischen Nidderau und Altstadt ein richtlinienkonformer Straßenausbau sichergestellt wird.

### **Vorgeschichte der Planung**

Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Hanau beantragte bereits 1986 beim Regierungspräsidium Darmstadt die Einleitung der Planfeststellung.

Diesbezüglich fand 1993 ein Erörterungstermin statt der zum Ergebnis hatte, dass die Planung bezüglich des Trassenverlaufes und des Lärmschutzes nochmal zu überprüfen sei (1.Planänderung).

Nach Genehmigung der aktualisierten Vorentwurfsunterlagen im Februar 2008 wurden neue Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und im November 2011 das Anhörungsverfahren beim RP Darmstadt beantragt. Im Ergebnis der Anhörung wurde der LBP aktualisiert (2.Planänderung).

### **Inhalt der 3. Planänderung**

Die vorliegende Unterlage zum Baurechtsverfahren ist das Ergebnis aus einer weiteren Überarbeitung unter Berücksichtigung der in der o.g. Anhörung aller Beteiligten eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Aktualisierung aufgrund der aktuellen gültigen Richtlinien und betrifft alle Unterlagen des Feststellungsentwurfes.

Die Planung wurde bezüglich der im Folgenden aufgeführten Aspekte überarbeitet bzw. aktualisiert:

### **Entwässerungsplanung**

Anfängliches Ziel war eine ungedrosselte Ableitung des Straßenoberflächenwassers der B 521 über Bankette und straßenparallel verlaufende Mulden in die vorhandenen Vorfluter. Nach erneuter Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Main-Kinzig-Kreises ist aus hydraulischer Sicht eine Erhöhung der einzuleitenden Wassermenge über die vorhandenen Vorfluter in den Neuwiesengraben nicht möglich und eine Rückhaltung erforderlich.

Das Oberflächenwasser wird zukünftig von einem Mulden- Rigolen- Element aufgenommen, zwischengespeichert und gedrosselt (mit einer Wirbeldrossel in einem Drosselschacht) in die vorhandenen Vorfluter eingeleitet.

### **Wirtschaftswegebreite**

Die anzulegenden Wirtschaftswege werden gem. den gültigen RLW (Kategorie Hauptwirtschaftsweg) auf einer Breite von 3,50 m (vorher 3,00 m) bituminös befestigt und erhalten inkl. Bankette eine Gesamtbreite von 5,00 m.

### **Dammschüttung**

Die Dammhöhe variiert zukünftig über die gesamte Länge, da der Damm fortlaufend in Abhängigkeit seiner Kronenbreite in den verbleibenden Bereich zwischen Fahrbahn B 521 und der angrenzenden privaten Flurstücke eingepasst wurde. Es ergeben sich maximale Dammhöhen von 7,70 m (fahrbahnseitig) und 4,90 m/7,10 m (bebauungsseitig). Die Breite der Dammkrone wurde mit 1 m bzw. 5 m vorgesehen. In den Bereichen der 5 m breiten Dammkrone kann diese zur Unterhaltung des Dammes befahren werden.

### **Ergänzung der Rad- und Gehwegverbindung mit Anschluss an den Knotenpunkt sowie Querungsstelle**

Für den Fußgänger- und Radverkehr ist ein Anschluss an den Knotenpunkt B 521 / K 851 vorgesehen, dieser stellt die Verbindung zum geplanten Wirtschaftsweg her.

Der Rad- und Gehweg verläuft beginnend mit dem Anschluss an den Knotenpunkt direkt am Fahrbahnrand mit einer befestigten Breite von 3,25 m, die Trennung zur Fahrbahn erfolgt mit Hochbordsteinen.

Für die sichere Querung des Fußgänger- und Radverkehrs ist bei Bau-km 0+924 eine Querungsstelle entsprechend den Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen vorgesehen.

Neben der Überarbeitung der technischen Planung erfolgte die Erstellung/Aktualisierung der folgenden Fachbeiträge:

- Schalltechnischer Fachbeitrag (Februar 2018) – Hessen mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement *ersetzt die Schalltechnische Untersuchung (Februar 2009) – SchallschutzProjekt Vogel*
- Fachbeitrag Luftschadstoffbelastung (Juni 2021) – Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement *ersetzt die Schadstoffuntersuchung (Februar 2009) – SchallschutzProjekt Vogel*
- Landschaftspflegerische Begleitplanung (Juli 2021) *ersetzt die Unterlagen aus dem Jahr 2010 – beides Büro für ökologische Fachplanungen (BöFa).*
- Der ergänzte und aktualisierte Geotechnische Bericht E HB 022/17/05 aus dem Jahr 2017 ersetzt alle bisherigen Bodengutachten und Stellungnahmen vollständig.
- Ergänzung des Fachbeitrages nach Wasserhaushaltsgesetz (Oktober 2019)