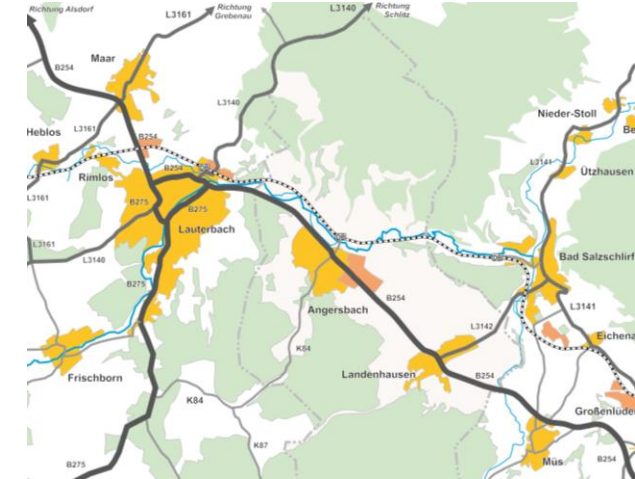




Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung der B254 auf die Gemeinde Wartenberg





Auftraggeber:



Gemeinde Wartenberg/Hessen

Landenhäuser Straße 11
36367 Wartenberg-Angersbach

Fon: 06641 / 9698-0

Fax: 06641 / 9698-24

E-Mail: Info@Gemeinde-Wartenberg.de
www.Gemeinde-Wartenberg.de

Ansprechpartner:

Dr. Olaf Dahlmann

Bearbeitung durch:



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden

Fon: 02103 / 9 11 59-0

Fax: 02103 / 9 11 59-22

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm

Katharina Oppenberg

Marius Lenz

Stand: Januar 2018

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.



Inhaltsverzeichnis

Teil A: Gutachten	4	Teil B: Ergänzungen zum Gutachten	46
1. Einleitung	5	B1 Verkehrsgutachten	47
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	5	1.1 Anlass und Aufgabenstellung	47
1.2 Vorgehensweise	6	1.2 Ergebnisse der Querschnittszählungen	48
2. Untersuchungsgebiet	7	1.3 Verkehrskonzept für die ehemaligen Ortsdurchfahrt	51
2.1 Geografische Lage	7	1.4 Maßnahmenkonzept außerhalb der Ortsdurchfahrten	56
2.2 Einwohnerstruktur und –entwicklung	9	1.5 Radverkehrsplanung	57
2.3 Regionalplanung Mittelhessen 2010	10	1.6 Kostenschätzung Unterhaltungskosten und Wiederherstellungskosten im kommunalen Straßenbau	58
2.4 Siedlungsstruktur	11	1.7 Kostenschätzung für einen angepassten Umbau der B254 gemäß Umgestaltungskonzept	59
3. Ortsumgehung Wartenberg B254n	13	1.8 Brücke über die Altefeld	60
3.1 Planungsstand	13	1.9 Umstufungs- und Einziehungsvorschlag	62
3.2 Vorhabenbeschreibung	14	1.10 Fiktivabschätzung einer Teilumgehung	63
3.3 Verlagerungseffekte	15	1.11 Einführung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen	65
3.4 Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund	16	B2 Auswirkungen auf den Einzelhandel	66
3.5 Straßenklassifizierung Vorher/Nachher	17	2.1 Standorte und Strukturen im Einzelhandel	66
3.6 Auswirkungen auf den Freiraum	19	2.2 Entwicklungstrends im Einzelhandel	67
3.7 Auswirkungen auf die wasserrechtlichen Aspekte	22	B3 Städtebauliche Entwicklungspotenziale	68
3.8 Auswirkungen auf den Radverkehr	23	3.1 Chancen der Siedlungsentwicklung	68
4. Synoptische Bewertung der Varianten	24	B4 Aspekte der Flurbereinigung und Wasserrecht	69
4.1 Vorbemerkungen und Darstellung der Varianten	24	4.1 Notwendigkeit einer Flurbereinigung und Formen der Flurbereinigung	69
4.2 Bewertung der Varianten anhand der Indikatoren	29	4.2 Empfehlungen für eine Flurbereinigung in Wartenberg	70
4.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm/Abgase)	29	Teil C: Quellen	72
4.2.2 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit/Radverkehr	33	Unterlagen und Literaturquellen	
4.2.3 Auswirkungen auf die Versorgung/Einzelhandel	35		
4.2.4 Auswirkungen auf den Freiraum	36		
4.2.5 Auswirkungen auf das Landschaftsbild	37		
4.2.6 Potenziale für den Städtebau	38		
4.2.7 Auswirkungen auf Folgekosten (Umwidmung)	39		
4.2.8 Auswirkungen auf Kostenbeiträge der Anwohner	40		
4.2.9 Auswirkungen auf Flurbereinigung	41		
4.3 Synoptische Bewertung und gutachterlichen Empfehlungen	42		
5. Handlungskonzept für Wartenberg	43		



Teil A: Gutachten



1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Wartenberg liegt an den östlichen Ausläufern des Vogelsberges, etwa 17 Kilometer westlich der Barockstadt Fulda und 3 Kilometer südöstlich der Stadt Lauterbach (Hessen) in einer waldreichen Mittelgebirgslandschaft. In unmittelbarer Nähe beginnt der „Naturpark Hoher Vogelsberg“. Wartenberg grenzt im Norden an die Stadt Schlitz, im Osten an die Gemeinden Bad Salzschlirf und Großenlüder (beide Landkreis Fulda), im Süden an die Stadt Herbstein sowie im Westen an die Stadt Lauterbach. Die Gemeinde besteht aus den beiden Ortsteilen Angersbach und Landenhausen. Mit ca. 3.950 Einwohnern ist Wartenberg die drittgrößte Gemeinde im Vogelsbergkreis.

Die Gemeinde liegt an der Bundesstraße 254, die über Alsfeld nach Fulda führt. Die Gemeinde Wartenberg ist über die B254 von den Autobahnen BAB 5 und BAB 7 erreichbar. Eine Ortsumgehung soll langfristig beide Ortsteile vom starken Durchgangsverkehr der B254 entlasten.

Am 22.04.2009 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Vorentwurf einer Ortsumgehung der B254 (OU B254) zugestimmt. Die Gemeindevertretung der Gemeinde Wartenberg hat am 08.10.2009 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens genehmigt. Die Offenlegung erfolgte im Jahr 2010. Mit dem Kabinettsbeschluss zur Verabschiedung des Bundesverkehrsplans 2030 im Jahr 2016 ist die Ortsumgehung Wartenberg und Lauterbach der Bundesstraße 254 in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Damit können alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) umgesetzt werden.

Gegenwärtig wird ein Änderungsverfahren für die Erstellung der Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren bei Hessen Mobil durchgeführt. Das Planfeststellungsverfahren wird durch das Regierungspräsidium Gießen als Anhörungsbehörde durchgeführt.

In der jüngeren Vergangenheit mehren sich sowohl in der Bevölkerung als auch bei den Mandatsträgern kritische Stimmen gegenüber dem Vorhaben. In der Bevölkerung ist eine steigende Unsicherheit gegenüber dieser großen Baumaßnahme festzustellen. Zudem sind Umfang und Größe der Maßnahme für die Bürgerinnen und Bürger bislang anhand der veröffentlichten Pläne nur schwer zu erfassen.

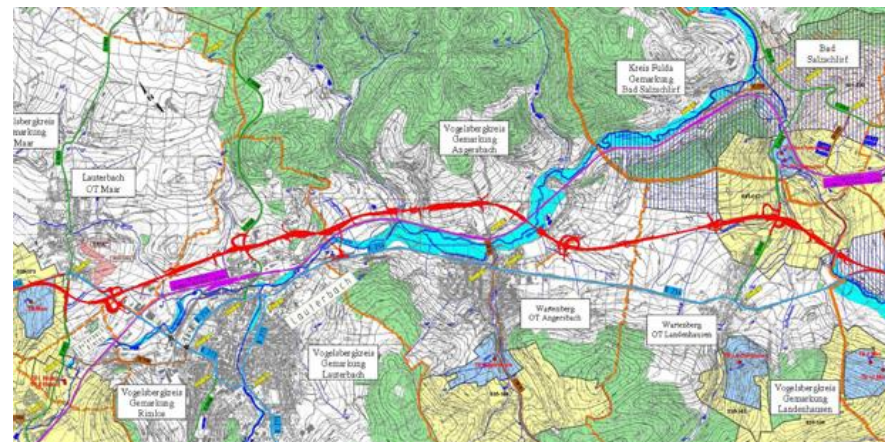
Nachdem es seit langer Zeit eine Bürgerinitiative (BI) „Pro Ortsumgehung“ gab,

hat sich im Herbst 2016 eine Bürgerinitiative gegründet, die das Projekt ablehnt. Beide Initiativen haben Unterschriften gesammelt. Die BI, die sich für das Projekt ausspricht, sammelte im Jahr 2010 rund 350 Unterschriften, die das Projekt ablehnende BI am Jahresende 2016 rund 700 Unterschriften in Wartenberg, 1.500 Unterschriften in der Region.

Aufgrund der zum Teil hochemotionalen Diskussionen beschloss die Gemeindevertretung, zur Versachlichung der Diskussion, ein Gutachten zu beauftragen. Mit dem Gutachten sollen folgende Aspekte geprüft werden:

- Innerörtliche Entwicklungen
- Finanzielle Belastungen, insbesondere durch die Übernahme der Baulast
- Umsetzung der Flurbereinigung
- Flächenverbrauch und dessen Konsequenzen
- Möglichkeiten in Bezug auf die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und Auswirkungen der Maut auf Bundesstraßen ab 2018

Anhand dieser Kriterien mit vordefinierten Fragestellungen sollen die Vor- und Nachteile der Ortsumgehung der B 254 untersucht und bewertet werden.



Quelle: Hessen Mobil – Übersichtsplan B254 Ortsumgehung Lauterbach



1 Einleitung

1.2 Vorgehensweise

Die Untersuchung setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

- Teil A: Gutachten
Grundlagendaten zur Gemeinde Wartenberg und der geplanten OU B254
Zusammenstellung der Auswirkungen für die jeweiligen vier Varianten
Synoptische Bewertung der Varianten und Empfehlungen sowie Stufenkonzept
- Teil B: Ergänzung zum Gutachten
Verkehrskonzept Wartenberg nach OU B254
Straßenraumkonzept für die Umnutzung der ehemaligen B254 im Ortsbereich

Der Teil B fungiert als ergänzende Grundlage für die synoptische Zusammenstellung der Aspekte. Die synoptische Zusammenstellung schließt mit einer gutachterlichen Empfehlungen bezüglich der B254 ab und benennt am Ende ein Stufenkonzept für die Umsetzung von möglichen ergänzenden Maßnahmen zur OU B254.

Für die Bearbeitung des Projektes lagen folgende wesentlichen Unterlagen vor:

- Planungsunterlagen von der OU B254 in der aktuellen geänderten Fassung
- Regionalplan Mittelhessen 2010
- Statistische Unterlagen
- Presseunterlagen der letzten drei Jahren zum Thema OU B254

Während der Bearbeitung fanden einige Interviews (persönlich oder per Telefon) statt: Hierzu gehören:

- Hessen Mobil
- IHK
- Vogelsbergkreis
- Landwirte

Teil A (Gutachten)

Grundlagendaten zur Gemeinde Wartenberg und der geplanten OU B254

Variante A

Variante B

Variante C

Variante D

Synoptische Zusammenstellung der Aspekte für die jeweiligen Varianten
(mit oder ohne OU B254)

Auswirkungen auf den
Schutzgut Mensch
(Lärm/Abgase)

Auswirkungen auf die
Verkehrssicherheit/Radverkehr

Auswirkungen auf Folgekosten
(Umwidmung)

Potenziale für den Städtebau

Auswirkungen auf die
Versorgung/Einzelhandel

Auswirkungen auf
Flurbereinigung

Auswirkungen auf den Freiraum

Teil B (Ergänzung zum Gutachten)

Verkehrskonzept und straßenräumliches
Konzept der B254 sowie
Kostenschätzung

Konzeption für die Nutzung von
städtebaulichen Entwicklungspotenzialen

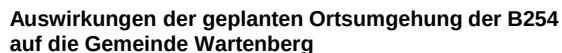
Analyse und Konzept für den
Versorgungsschwerpunkt

Analyse und Aussagen zu den
Flurbereinigungsmöglichkeiten

Synoptische Bewertung der Varianten

Gutachterliche Empfehlungen

Handlungs- und Stufenkonzept Wartenberg



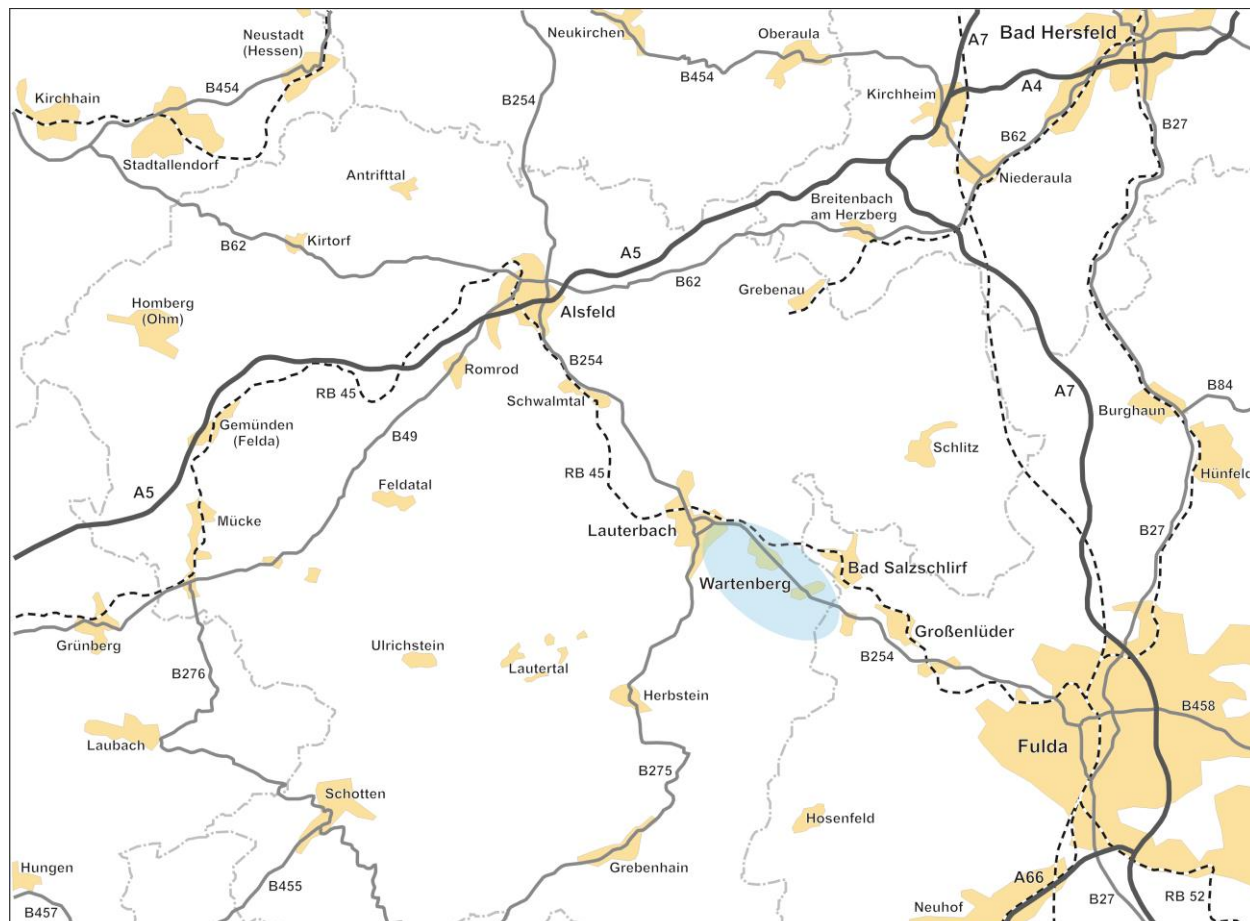
2.1 Geografische Lage (Teil1)

Die Gemeinde Wartenberg liegt an den östlichen Ausläufern des Vogelsberges, etwa 17 Kilometer westlich der Barockstadt Fulda und 3 Kilometer südöstlich der Stadt Lauterbach (Hessen) in einer walreichen Mittelgebirgslandschaft. In unmittelbarer Nähe beginnt der „Naturpark Hoher Vogelsberg“. Wartenberg grenzt im Norden an die Stadt Schlitz, im Osten an die Gemeinden Bad Salzschlirf und Großenzlüder (beide Landkreis Fulda), im Süden an die Stadt Herbstein sowie im Westen an die Stadt Lauterbach. Die Gemeinde besteht aus den beiden Ortsteilen Angersbach und Landenhausen.

Die Gemeinde Wartenberg befindet sich im östlichen Ende des Vogelsbergkreises. Der Vogelsbergkreis hat mit 107.256 Einwohner (Stand 2015) die geringste Bevölkerungsdichte (74 EW/km²) und zugleich die drittgrößte Fläche aller hessischen Kreise. Mit einem Bevölkerungsverlust von fast einem Prozent pro Jahr ist der Vogelsbergkreis einer der demografisch am schnellsten schrumpfenden Landkreise in Westdeutschland. Seinen höchsten Bevölkerungsstand hatte er 1996 mit 119.000 Einwohnern.

Das Kreisgebiet ist zwar durch die Landwirtschaft geprägt, aktuell ist allerdings aufgrund des Strukturwandels seit den 1950er Jahren nur noch ein geringer Anteil an Erwerbstätigen im primären Sektor beschäftigt. Die landwirtschaftliche Nutzfläche des Vogelsbergkreises beträgt insgesamt 43,7 %. Davon wird 52,4 % als Grünland bewirtschaftet, damit hat der Vogelsbergkreis den höchsten Grünlandanteil in Hessen.

Von rund 36.000 im Vogelsbergkreis ansässigen Arbeitnehmern sind etwa 16.000 Auspendler in andere Landkreise. Ein bedeutender Wirtschaftszweig ist der Tourismus durch den Naturpark Hoher Vogelsberg.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Überregionale Lage der Gemeinde Wartenberg



Stand: 09/2017





2 Untersuchungsgebiet

2.1 Geografische Lage (Teil 2)

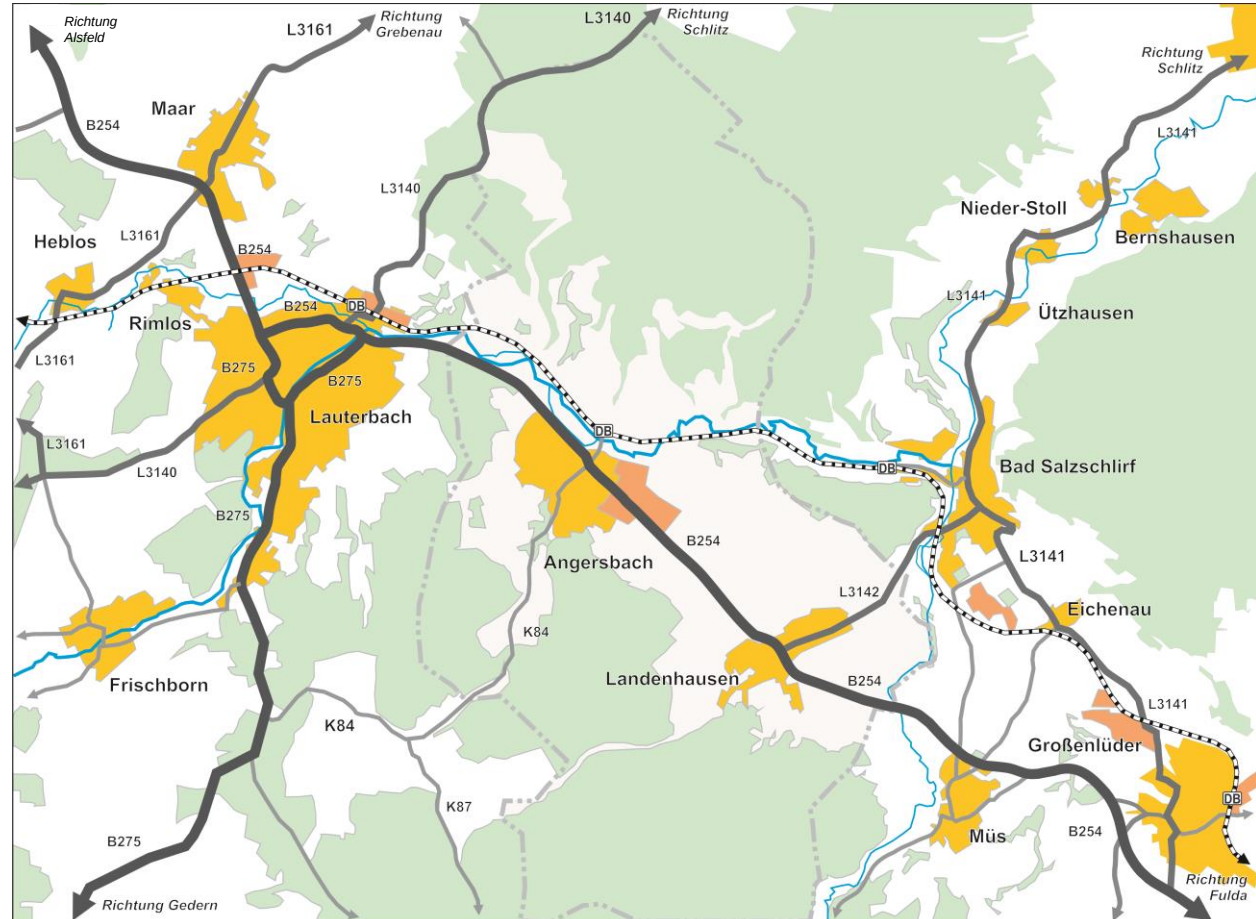
Die Gemeinde liegt an der Bundesstraße 254, die über Alsfeld nach Fulda führt. Wartenberg ist über die B254 von den Autobahnen BAB 5 und BAB 7 zu erreichen. Über den Bahnhof Angersbach, der an der Bahnlinie Gießen – Fulda (Vogelsbergbahn) liegt, besteht am Bahnhof Fulda ein Zugang zum ICE-Netz der Deutschen Bahn AG.

Wartenberg (Angersbach und Landenhausen) wird im ÖPNV von den Linien VB-26 und zeitweise der VB-28 der Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH sowie der Regionalbuslinie 393 der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) erschlossen.

Durch den Ortsteil Angersbach verlaufen folgende Radwanderwege:

- Vulkanradweg als Teil des BahnRadwegs Hessen
- Hessischer Radfernweg R2 (Die Vier-Flüsse-Tour)
- Hessischer Radfernweg R7 verbindet Werra und Taunus über den Vogelsberg
- Themenroute Gipfeltour
- Wartenberger Panorama-Weg führt um das Gemeindegebiet Wartenbergs

Das Wanderwegenetz sowie der Wartenberger Zeitpfad weisen auf die geologische Besonderheiten des „Lauterbacher Graben“ hin.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Regionale Lage der Gemeinde Wartenberg

- Bundesstraße
- Landesstraße
- - - Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- - - Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte



2 Untersuchungsgebiet

2.2 Einwohnerstruktur und -entwicklung

In der Gemeinde Wartenberg leben 3.954 Menschen (Stichtag 31.12.2016, Quelle Gemeinde Wartenberg). Hiervon entfallen 2.556 Einwohner auf den Ortsteil Angersbach und 1.398 Einwohner auf Landenhausen.

Nach Angaben der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Stichtag 31.12.2015) ist der größte Anteil der Bewohner 60 bis unter 75 Jahre alt (17,43 %). Dahinter folgt die Gruppe der 50 bis unter 60 jährigen (17,25 %) sowie der 40 bis unter 50 jährigen (14,62 %).

Für das Untersuchungsgebiet wird nach Berechnungen des Vogelsbergkreises ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Bereits im Jahr 2032 wird die Bevölkerung in Wartenberg nur noch knapp 3.500 Einwohner messen. Im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kreis Vogelsbergkreis weist Wartenberg für die Jahre 2004 bis 2010 die geringsten Verlustzahlen auf. Dies wird auf die Nähe zum Oberzentrum Fulda und der Bahnanschluss in Angersbach sowie Ansiedlung von Gewerbe zurückgeführt.

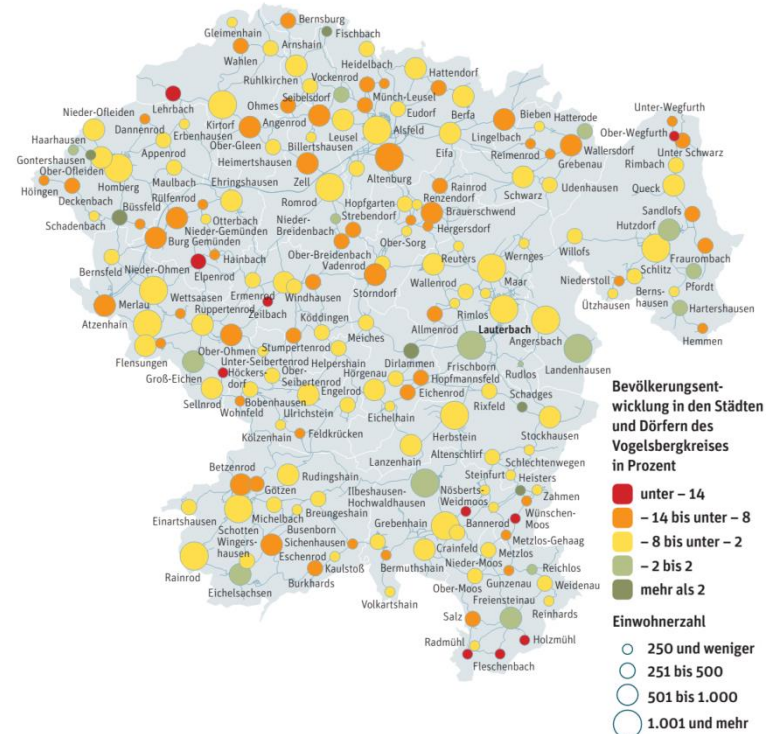
Die Gemeinde Wartenberg zeichnet sich durch eine zentrale Lage aus. Ein großes Angebot an Arbeitsplätzen wird durch die ansässigen Unternehmen geboten. Weitere Arbeitsplätze finden sich im näherem Umfeld. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage kann beispielsweise das Oberzentrum Fulda schnell erreicht werden. Diese verkehrsgünstige Lage spiegelt entsprechende Verteilungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stichtag: 30.06.2014) wieder. Die Zahl der Auspendler übersteigt mit 1.263 Personen die Zahl der Einpendler mit 434 Personen deutlich. Insgesamt ist die Zahl der Arbeitslosen in den letzten Jahren zurückgegangen. Während 2008 noch 121 Arbeitslose zu verzeichnen waren, wurden 2016 lediglich 58 gezählt.

Durch die Erschließung eines Gewerbegebietes im Ortsteil Angersbach hat sich die Gemeinde heute weitgehend von einer ursprünglichen landwirtschaftlichen Struktur hin zu einem Gewerbestandort für Unternehmen entwickelt. Die Gewerbestruktur setzt sich aus Unternehmen unterschiedlichster Branchen zusammen. Demzufolge siedelten sich industrielle Fertigungsbetriebe aus dem Bereich Holzverarbeitung ebenso wie Unternehmen aus den Bereichen Elektronik, Maschinenbau und EDV an.

An sozialen Einrichtungen verfügt Wartenberg als Grund- und Hauptschule mit Förderstufe die Mittelpunktschule Angersbach. Zudem sind zwei Kindergärten mit insgesamt 150 Plätzen vorhanden.

	Altersgruppe							
	0 bis < 10 Jahre	10 bis < 20 Jahre	20 bis < 30 Jahre	30 bis < 40 Jahre	40 bis < 50 Jahre	50 bis < 60 Jahre	60 bis < 75 Jahre	75 Jahre und mehr
Anzahl	319	397	375	411	577	681	688	499
%	8,08	10,06	9,50	10,41	14,62	17,25	17,43	12,64

Bevölkerung nach Altersgruppen, 31.12.2015; Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder



(Datengrundlage: Open Street Map (CC-by-sa),
EKOM 21, Darstellung mit ArcGIS)

Einwohnerentwicklung 2004 bis 2011 im Vogelsbergkreis

Quelle: Die Zukunft der Dörfer - Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang
Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 2011

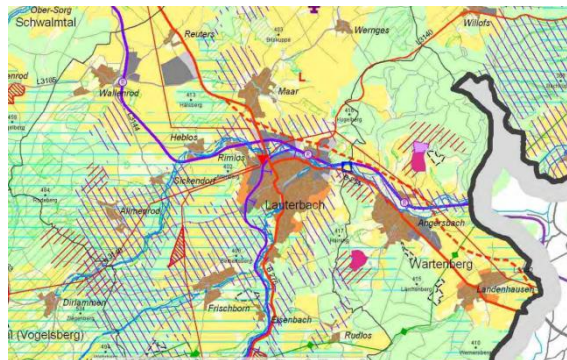


2 Untersuchungsgebiet

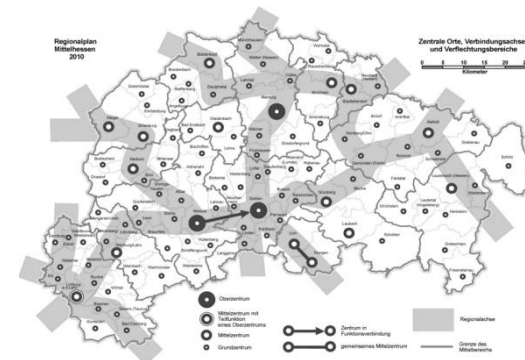
2.3 Regionalplanung Mittelhessen 2010

Grundlage für die regionalplanerische Einbettung ist der Regionalplan Mittelhessen von 2010 des RP Gießen. Im Regionalplan sind für die Gemeinde Wartenberg folgende Angaben bedeutsam:

- Gemeinde Wartenberg ist als Grundzentrum eingestuft
- Einwohnerentwicklung von 4.107 EW im Jahr 2002 auf 3.842 EW im Jahr 2020
- Zunahme der Haushalte von 1.641 Haushalte im Jahr 2002 auf 1.699 Haushalte im Jahr 2020
- Zusätzlicher Wohnungsbedarf von 143 Wohneinheiten bis 2020 bzw. 7 ha (im alten Regionalplan von 2001 waren sogar 20 ha vorgesehen)
- Wartenberg liegt auf der Regionalachse zwischen Fulda und Alsfeld
- Zu schützende landschaftsprägende Einrichtungen/Anlagen
 - Burgruine Wartenberg
 - Lauterbacher Graben
- Die Funktionen der regionalplanerischen Verbindungsachsen sind zu gewährleisten. Hierzu gehört die Regionalachse zwischen Alsfeld und Fulda durch die B254. Siehe hierzu Text aus Regionalplan Mittelhessen 2010 (Seite 121):
„Die Bestimmung der regional bedeutsamen Straßen ergibt sich aus der Kombination des Verbindungs- und Erschließungswertes des jeweiligen Straßenabschnittes, der durchschnittlichen Verkehrsbelastungen und eines Mindestanteils von mehr als 50% überörtlichem Straßenverkehr.“
- Aufnahme der OU B254 Lauterbach – Maar bis Wartenberg – Landenhausen als Maßnahme im Regionalplan 2010 verankert. Die OU 254 wurde nach Prüfung Ihrer Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen eines betroffenen FFH-Gebietes in den Regionalplanentwurf übernommen.



Ausschnitt aus dem Regionalplan Mittelhessen



Raumachsen aus dem Regionalplan Mittelhessen

Wesentliche Ergebnisse der Plan-UP, der FFH-Vorprüfung und der Anhörungen/Offenlegungen bzw. der erneuten Beteiligung sowie Gesamtabwägung für die vorgesehenen Bundesfernstraßen und sonstigen regional bedeutsamen Straßen						
Geplante Straße (Art, Nr.)	Lage	Länge ca. (km)	Erheblich betroffene Umweltaspekte lt. Plan-UP/FFH-VP	Vorschlag zur Konfliktlösung lt. Plan-UP/FFH-VP	Zusätzliche wesentliche Umweltaspekte lt. Anhörungen/Offenlegungen bzw. erneuter Beteiligung	Gesamtabwägung und Ausweisung in der Regionalplankarte
Vogelsbergkreis						
B 254 (neu)	Lauterbach (Hessen), Wartenberg	11	FFH-Gebiet, Bereich landwirtschaftlich wertvoller Böden, WSG, Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Landschaftsraum mit hohem Potenzial für das Landschafts- und Naturerleben; Sichtbeziehungen zur Burgruine Wartenberg	Konfliktlösung in Abhängigkeit vom Ergebnis der laufenden FFH-Verträglichkeitsprüfung; Festlegung mit Vorbehalt		FFH-Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass das Vorhaben mit den Erhaltungszielen vereinbar ist. Deshalb Ausweisung als Ziel der Raumordnung

Ausschnitt aus dem Regionalplan Mittelhessen bezüglich Umgang von FFH-Flächen

7.1.3-8 (G)

Bei der Planung von Ortsumfahrungen soll der verlagerungsfähige Durchgangsverkehr über 50 % betragen. Aspekte des Lärmschutzes sollen berücksichtigt, Zerschneidungseffekte und Flächeninanspruchnahme begrenzt sowie eine Bündelung mit anderen bereits vorhandenen Trassen angestrebt werden. Im Anschluss an den Bau von Ortsumfahrungen sollen die entlasteten Durchgangstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erneuerung der Ortsmitte umgebaut werden. Dabei sind auch die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen. Auch wo der Bau von Ortsumfahrungen nicht notwendig oder nicht möglich ist, bleibt zu prüfen, ob Ortsdurchfahrten durch Umbau verbessert werden können.

2 Untersuchungsgebiet

2.4 Siedlungsstruktur

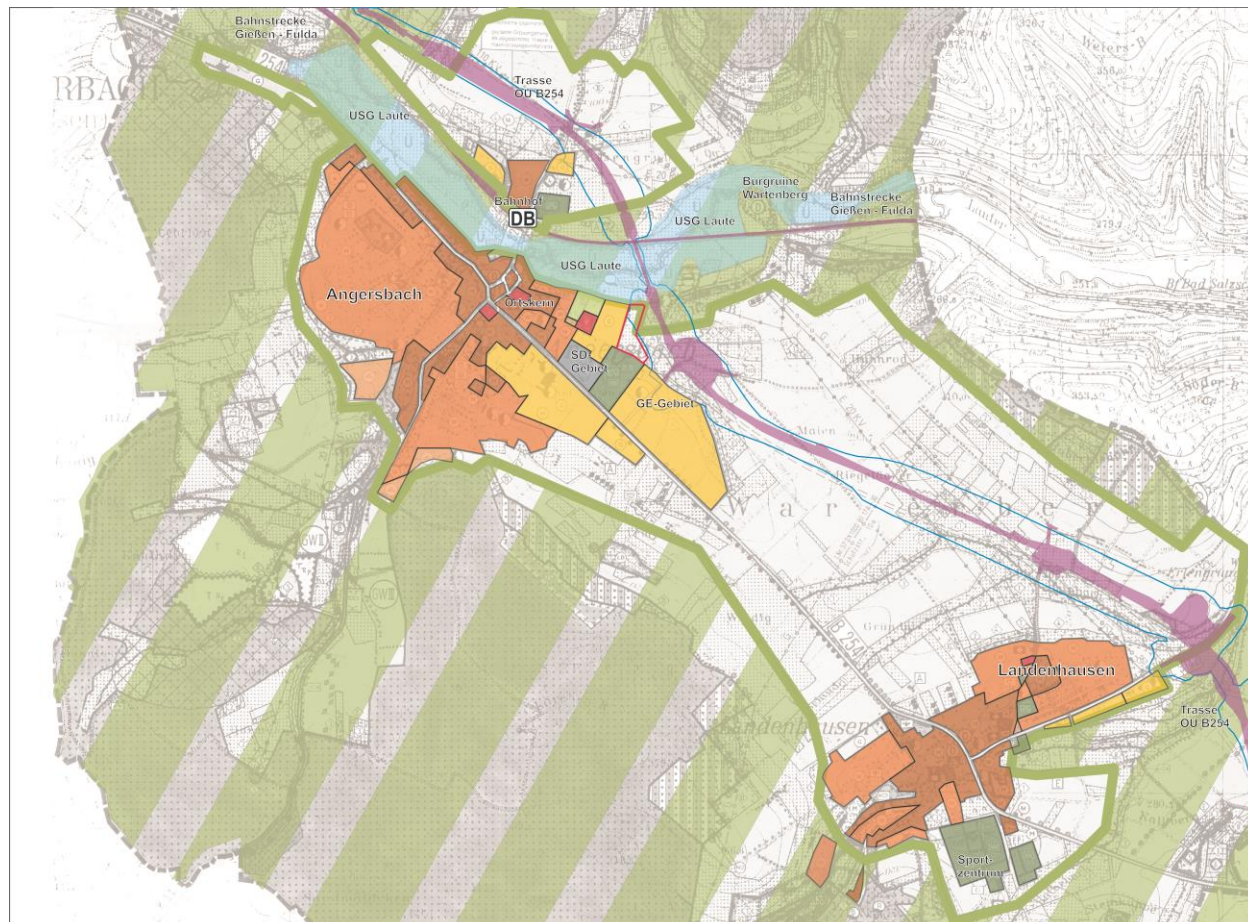
Die Gemeinde Wartberg weist insgesamt eine Fläche von 39,5 km² auf. Davon entfallen 23,9 km² auf den Ortsteil Angersbach und 15,6 km² auf den Ortsteil Landenhausen. Ein Großteil der Gesamtfläche besteht aus Wald (ca. 22,0 km²) sowie landwirtschaftlicher Fläche (ca. 13,4 km²). Die Gebäude- und Freiflächen messen eine Fläche von 1,6 km², die Betriebsflächen 0,3 km².

Betriebs- und Gewerbeflächen finden sich in erster Linie in Angersbach. Von den insgesamt 31 Hektar fallen 27 Hektar auf Angersbach. Die ansässigen Betriebe fertigen unter anderem Türen und Fenster. Darüber hinaus werden spezielle Maschinen zur Recyclingtechnologie hergestellt.

Der Versorgungsschwerpunkt in Wartberg konzentriert sich nur auf Angersbach. Dazu zählen kleinere Läden in der Ortsmitte (Bäckerei und Apotheke), ein Supermarkt (Rewe), ein Discounter (Aldi) sowie ein Baumarkt (Eichhorn Bauzentrum).

Darüber hinaus wird mit dem „Wartberg Oval“ eine Veranstaltungsstätte geboten, die für die regionale Bedeutsamkeit relevant ist.

Landenhausen ist überwiegend Wohnort von Berufspendlern. Einige haupt- und neberwerbstätige Landwirte, handwerkliche Betriebe, Dienstleister und Einzelhändler sind im Ort ansässig.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartberg

Heutige Flächennutzung gemäß FNP und Trasse der OU B254

- | | |
|--------------------------------|---|
| Wohnen (W) | Freiraum mit Restriktionen
(Wald, Wasserschutzgebiet usw.) |
| Gemische Flächen (M) | Überschwindungsgebiet (ÜSG) |
| Gewerbe (G) | Trasse der OU B254 |
| SD-Gebiet Einzelhandel (EZH) | Trasse der OU B254 |
| SD-Gebiet Wochenendhaus (WOCH) | |
| Gemeinbedarf | |
| Grünanlagen/Sportanlagen | |

Stand: 09/2017



2 Untersuchungsgebiet

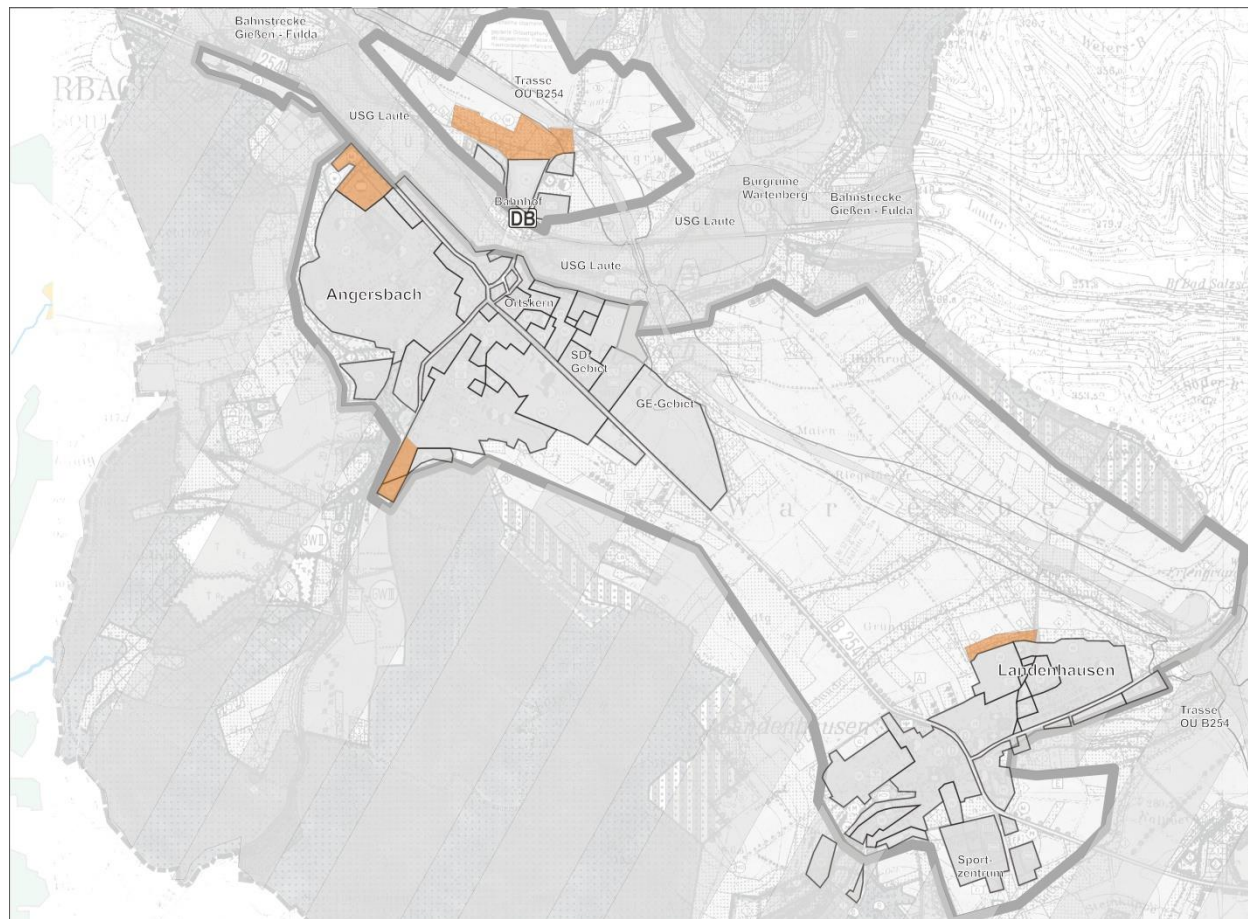
2.4 Siedlungsstruktur - Planungen

Aktuelle Planungen im Bereich der Gemeinde Wartenberg sind:

- Umnutzung des Mischgebiets am Ortseingang von Angersbach als Wohngebiet (erst nach Umsetzung der OU)

- Baugebiete:

Hohlenbach
„Am Kolnacker“ / Kolnacker
Am Schindelberg
Rudloser Straße
Helmsgründchen

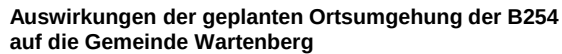


Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Geplante Bauvorhaben und Umnutzungen

Wohnen (W)

Stand: 09/2017

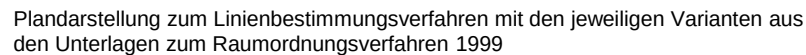


3.1 Planungsstand

Die Straßenplanung ist ein mehrstufiger Prozess, dessen Ablauf sich nach Bedeutung, Umfang und Umweltwirkung der einzelnen Straßenbauprojekte sowie nach den Anforderungen des zuständigen Straßenbulasträgers (z.B. Bund, Land) richtet. Auf der Grundlage übergeordneter Pläne (z.B. Bundesverkehrswegeplan) werden die Planungen in sukzessiven Schritten konkretisiert und abgestimmt. Im Fernstraßenbau sind dies z.B. die Linienbestimmung und die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sowie die Planfeststellung.

Für die OU B254 sind bereits folgende Schritte durchgeführt worden:

- Festlegung der Linienführung durch Linienfindung im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens (ROV) (1997 – 1999)
- Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) (2000)
- Erstellung der Entwurfsplanung mit folgenden Bestandteilen (bis 2008):
 - Lagepläne, Höhenpläne, Verkehrsuntersuchung, Leistungsfähigkeitsnachweis
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zur Berücksichtigung der Eingriffsregelung gemäß §§ 14 bis 17 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange gemäß § 44ff BNatSchG
 - FFH-Verträglichkeit (BNatSchG §§ 32 bis 34)
 - Alle Planunterlagen lagen in einer 1. Fassung von 2008 vor.
- Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2010. Eine erste Offenlegung fand auch in 2010 statt (Planfeststellungsbehörde Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)
- Aufnahme der Planungsmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf der Bundesverkehrswegeplanung 2030 (Sicherung der Finanzierung der Maßnahmen bis 2030)
- 1. Änderung der Planunterlagen 2016
- Anhörungsverfahren zur Planänderung der Ortsumgehung Lauterbach-Wartenberg im Juli 2016 mit Offenlegung der Pläne in neun Rathäusern (Anhörungsbehörde RP Gießen)
- Im weiteren Verlauf des Verfahrens wird sich das RP Gießen in einem Erörterungstermin mit allen Einwendungen und Stellungnahmen befassen. Ziel dieses Termins ist u.a. die Einigung der strittigen Punkte.
- Die endgültige Entscheidung für ein Planfeststellungsbeschluss liegt beim zuständigen hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr





3 Ortsumgehung Wartenberg

3.2 Vorhabensbeschreibung

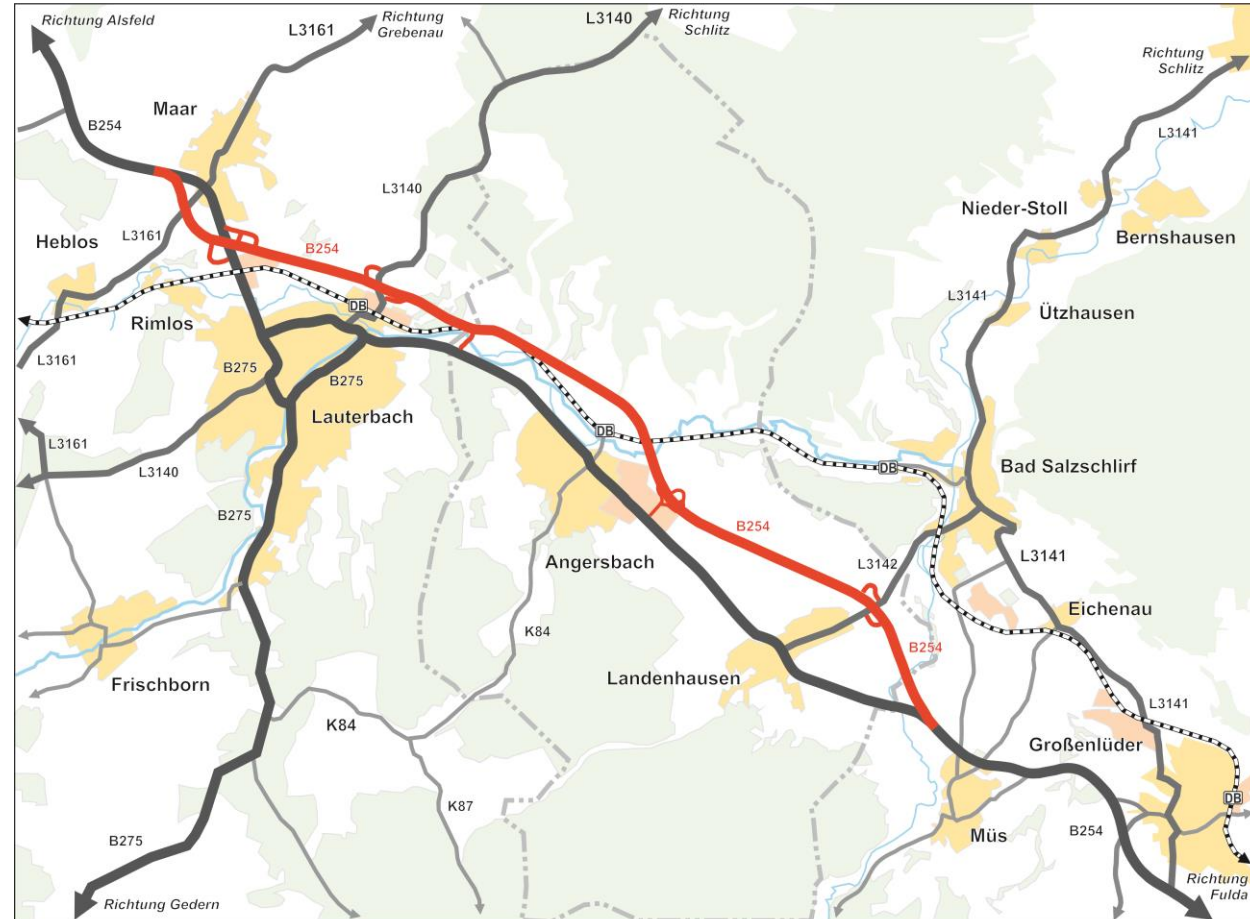
Im Zuge der Planungen eines möglichen Linienverlaufs der Ortsumgehung wurde innerhalb des Planungsprozesses eine Trasse entwickelt, die sich (laut Vorhabenträger) durch eine hohe Umweltverträglichkeit und vergleichsweise geringe Kosten auszeichnet. Die nebenstehende Abbildung zeigt, wie sich die geplante Trasse in die heutige Bestandssituation einfügt.

Die Planung sieht vor, dass die Umgehung im Bereich Lauterbachs von der jetzigen B 254 südlich abzweigt und anschließend in östlicher Richtung weiter verläuft. Folglich wird Lauterbach und die Gemeinde Wartenberg mit den beiden Ortsteilen Angersbach und Landenhausen vollständig umfahren.

Zwischen Landenhausen und Großenlöder/Müs trifft die neue Linie wieder auf die bestehende B254.

Insgesamt sind fünf Knotenpunkte für den Anschluss an die neue Strecke vorgesehen. Der erste befindet sich in Lauterbach/Maar. Anschließend ermöglicht der zweite Anschluss nördlich von Lauterbach an die L3140 eine Zufahrt von/zur B254. Des weiteren sind zwischen Lauterbach und Angersbach zwei weitere Anschlüsse geplant. Die letzte Verbindungsmöglichkeit ist zwischen Landenhausen und Bad Salzschlirf an der L3142 vorgesehen.

Insgesamt misst die Umgehung eine Länge von 11,95 km sowie zusätzlich 4,9 km für die fünf Knotenpunkte und weitere Anpassungen. Geplant sind zwei Fahrstreifen. Diese sollen eine Breite von je 4,0 m pro Fahrstreifen aufweisen. Als Höchstgeschwindigkeit wird 100 km/h angegeben.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Trassenverlauf der OU B254

Neubauplanung
Bundesstraße
Landesstraße
Kreisstraße
Gemeindestraße

Siedlungsfläche
Gewerbe
Wald
Bahnstrecke
Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte



3 Ortsumgehung Wartenberg

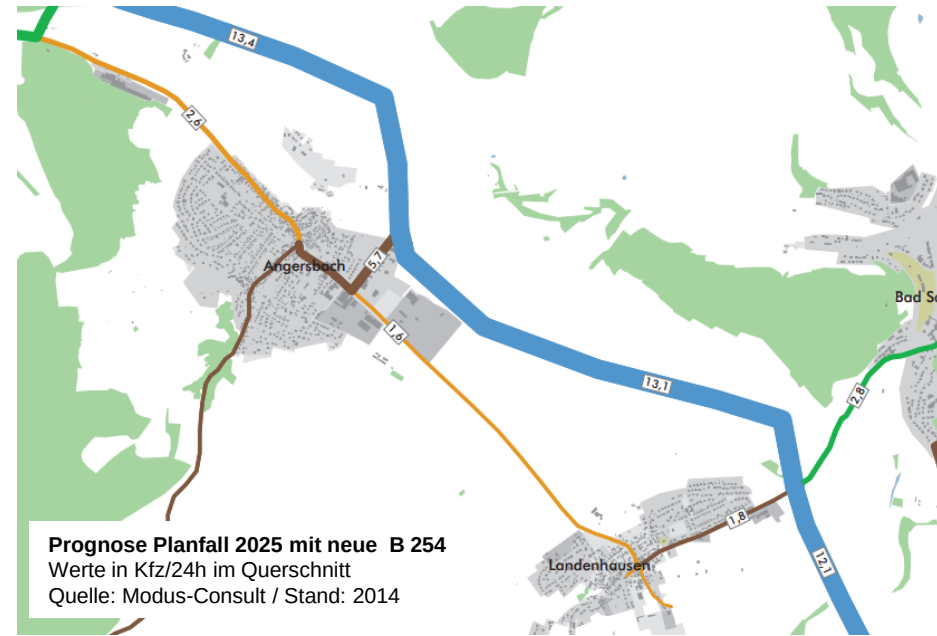
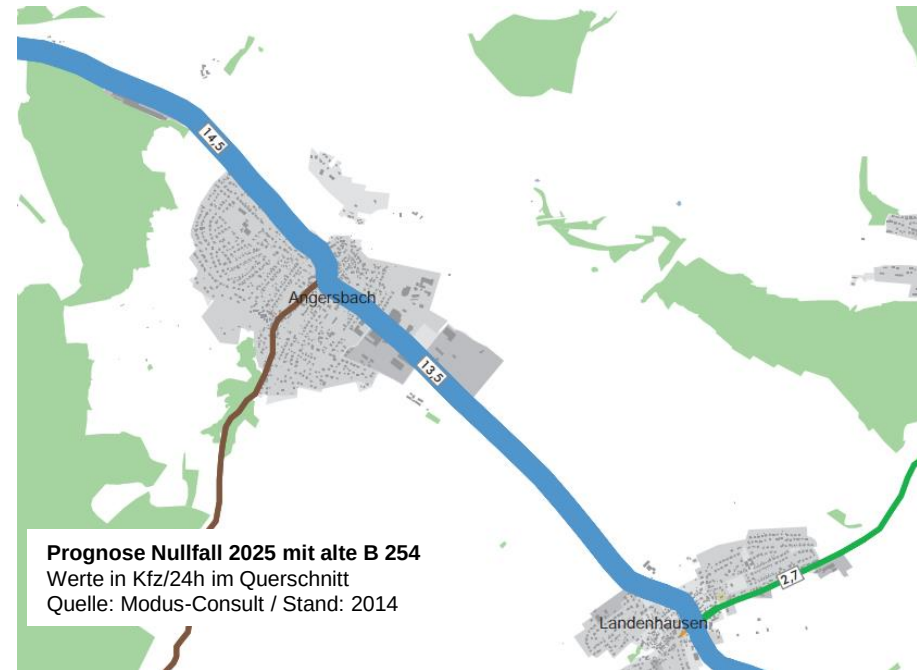
3.3 Verlagerungseffekte im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Für die geplante Ortsumgehung B 254 liegt eine Verkehrsuntersuchung vom Büro Modus-Consult vor. Diese wurde 2014 aktualisiert. Grundlage für die Verkehrsuntersuchung war die Erstellung eines MIV-Verkehrsmodells, dass auf das Fernverkehrsmodell des Landes Hessen aufbaut. Dieses Verkehrsmodell wurde im Bereich Lauterbach mit den Kommunen Lauterbach, Schwalmtal, Lautertal, Herbstein, Wartenberg, Großenlüder, Bad Salzschlirf und Schlitz durch kleinräumige Verkehrszellen detaillierter aufbereitet. Basis der Verkehrszellen sind die Einwohner- und Beschäftigtendaten. Das Verkehrsmodell wurde anhand verschiedener Knotenpunkts- und Querschnittszählungen in den Jahren 2012/2013 geeicht. Das Lkw-Aufkommen wurde aus dem Fernverkehrsmodell des Landes Hessen disaggregiert. Die Verkehrsuntersuchung setzt sich aus drei Ebenen zusammen:

- Istzustand (heutiger Zustand anhand der aktuellen Zählungen von 2012/2013)
- Prognose Nullfall 2025
Hochrechnung der künftigen Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung und der allgemeinen Trends im Verkehr unter Beibehaltung des heutigen Straßennetzes
- Prognose Planfall 1 (2025)
Wie Prognose Nullfall 2025, jedoch mit Ortsumgehung B254

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Planungsgebiet bis zum Zielhorizont 2025 wird aktuell durch eine moderatere Entwicklung bestimmt, als es bei der Prognose 2020 der Fall war. Grund hierfür sind gegenüber der Untersuchung von 2005 eine angepasste Strukturentwicklung, die einen Rückgang der Einwohnerzahlen um rund -9% und einen Anstieg der Beschäftigtenzahlen um +1% vorsieht. Insgesamt kann, bezogen auf das Analysejahr 2013, ein Anstieg des werktäglichen Verkehrsaufkommens um rund +7% für 2025 und für den Schwerlastverkehr sogar um +10% angesetzt werden.

Auf der alten B254 können für Wartenberg Entlastungen von -8.700 bis -12.000 Kfz/24h erreicht werden. Im regionalen Verkehr sind laut Gutachten von Modus-Consult deutliche Bündelungseffekte zu erkennen. Weiträumige Zunahmen sind gemäß Gutachten von Modus-Consult nur im geringen Maße zu erwarten.





3 Ortsumgehung Wartenberg

3.4 Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur OU B254 (Modus-Consult) wurden keine Verlagerungspotenziale berechnet, durch welche Maßnahmen im Umweltverbund (Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr) eine Verlagerung der MIV-Verkehrs soweit erreicht werden kann, die zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf der B254 beitragen können. Gegenwärtig wird in Angersbach ein DTVw von bis zu 12.500 Kfz/24h im Querschnitt erreicht. Dabei muss betont werden, dass im ländlichen Raum der Motorisierungsgrad und die Autoverfügbarkeit sehr hoch sind. In der Regel beträgt der ÖPNV-Anteil am Modal-Split zwischen 4 bis 6%.

	Istbeschreibung	Mögliche Maßnahmen	Verlagerungspotenzial (Schätzungen des Gutachters an Berufspendlerzahlen)
SPNV	Zwischen Limburg/Gießen und Fulda wird die RB45 über Lauterbach und Angersbach geführt. Der Bahnbetrieb wird in einem verdichteten 60-Minuten-Takt geführt (morgens werden zusätzliche Fahrten angeboten). Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Zwischen Angersbach und Fulda benötigt der Zug 23 Minuten, der Pkw je nach Tageslage zwischen 20 bis 25 Minuten. Im Gegensatz zum Bus liegen hier noch konkurrenzfähige Fahrzeiten vor.	Zusätzliches Angebot kann ein durchgängiger 30-Takt zwischen Alsfeld und Fulda sein. Weitere Taktverdichtungen sind wegen der eingleisigen Strecke nicht möglich. Aufgrund der Randlage des Bahnhofes Angersbach sind deutliche Ausbaumaßnahmen im Bereich P+R und B+R erforderlich (ca. 40 STP). Diese scheitern derzeit an die Grunderwerbsvorstellungen der DB AG. → Kosten: ca. 200.000 Euro → Zusätzliche Zugleistungen müssen beim Rhein-Main-Verkehrsverbund bestellt werden → Schaffung von zusätzlichen Kreuzungsstellen, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen.	Gering, da die zusätzlichen Fahrten außerhalb der Verkehrsspitzen sind. Mit B+R und P+R-Ausbaumaßnahmen am Bf. Angersbach können schätzungsweise zwischen 100 bis 150 MIV-Fahrten pro Tag im Querschnitt auf der B254 eingespart werden. Aus Lauterbach können durch die Taktverdichtung Einsparungen von 150 MIV-Fahrten auf der B254 erreicht werden.
Bus	In Wartenberg werden einige Buslinien geführt. Die wichtigsten Linien sind VB-26 und VB-28. Die VB-26 fährt zwischen Lauterbach und Landenhausen im 60-Takt. Am Wochenende als Anruflinientaxi. Die Linie VB-28 beginnt in Rixfeld und wird über Wartenberg nach Lauterbach geführt und fährt im 120-Takt im ALT-Verkehr. Andere Linien wie die VP-90 und 393 führen vereinzelt über Wartenberg.	Zusätzliches Angebot kann ein durchgängiger 30-Takt auf der VB-26 sein. → Kosten: Zusätzliche Betriebskosten, die vom Aufgabenträger Vogelsbergkreis getragen werden müssen.	Durch die Taktverdichtung auf der VB-26 können schätzungsweise zwischen 50 bis 80 MIV-Fahrten pro Tag im Querschnitt auf der B254 eingespart werden.
Rad	Nutzung des Radverkehrs auf Distanzen zwischen 5 bis 10 km, wenn keine besonderen topographischen Bedingungen vorhanden sind. Durch E-Bikes und Pedelecs kann der Einzugsbereich vergrößert werden.	Förderung des Radverkehrs zwischen Lauterbach und Wartenberg sowie in Richtung Bad Salzschlirf durch eigenständige komb. Geh- und Radwege → Kosten: Ausbaumaßnahmen an Straßen bis hin zu eigenständigen Radwegen in Seitenlage.	Durch zusätzliche Angebote in der Radverkehrsinfrastruktur können schätzungsweise zwischen 100 bis 150 MIV-Fahrten pro Tag im Querschnitt auf der B254 eingespart werden.
Fuß	Innerhalb der Ortsteile Angersbach und Landenhausen	Aufgrund der starken Trennwirkung der B254 ist in den beiden Ortsteilen kein gutes Fußgängerklima vorhanden.	Im jetzigen Zustand sind kaum Verlagerungspotenziale zu erzielen. Bei Umsetzung der OU B254 und Aufwertung des Dorfkerns können zusätzliche Fußgänger gewonnen werden. Dieses Potenzial ist aber nicht relevant für die Reduzierung des MIV-Aufkommens auf der B254.

Addiert man die Verlagerungspotenziale zusammen, so kommt man auf einen Verlagerungspotenzial von 250 bis 380 MIV-Fahrten pro Tag im Querschnitt auf der B254 im Raum Wartenberg. Dies würde einen Rückgang von ca. 2 bis 3% ausmachen. Im Bereich des Schwerlastverkehrs sind keine Verlagerungspotenziale auf die Bahn erkennbar.



3 Ortsumgehung Wartenberg

3.5 Straßenklassifizierung Vorher

In Deutschland hat jede öffentliche Straße einen Besitzer, den so genannten „Straßenbaulastträger“. Er ist verantwortlich dafür, seine Straße zu betreiben, zu erhalten und wenn nötig, zu erneuern.

Baulastträger können Gemeinden, Kreise, Länder oder der Bund sein. Hat sich die Verkehrsbedeutung einer Straße verändert, wird sie umgestuft und der passenden Straßenklasse zugeordnet.

Im Umstufungsverfahren einigt sich der abgebende mit dem zukünftigen Baulastträger der Straße über die Details der Übertragung. Wichtig sind dabei natürlich der Zustand der Straße und die Frage, ob und wenn ja welche Investitionen anstehen. Entweder investiert der bisherige Baulastträger nochmals in die Erhaltung oder der neue Besitzer erhält einen finanziellen Ausgleich, die so genannte „Einstandspflicht“. Damit kann er die erforderlichen Investitionen selbst in Auftrag geben. Darüber wird eine Vereinbarung getroffen und die Umstufung kann dann förmlich vollzogen werden.

In der nebenstehenden Abbildung ist die derzeitige Klassifizierung der Straßen im Gesamtnetz dargestellt. Neben der B254 ist die B275 die zweite wichtige Bundesstraße, die in Lauterbach an die B254 stößt.

- Die B254 führt von der Anschlussstelle Felsberg der BAB49 über Alsfeld nach Fulda und hat eine Länge von ca. 104 Kilometern.
- Die B275 beginnt in Lauterbach und führt über Gedern, Hirzenhain, Ortenberg, Florstadt, Friedberg, Usingen und Idstein nach Bad Schwalbach im Taunus und hat eine Länge von ca. 168 km.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Straßenklassifizierung heute

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



3 Ortsumgehung Wartenberg

3.5 Straßenklassifizierung Nachher

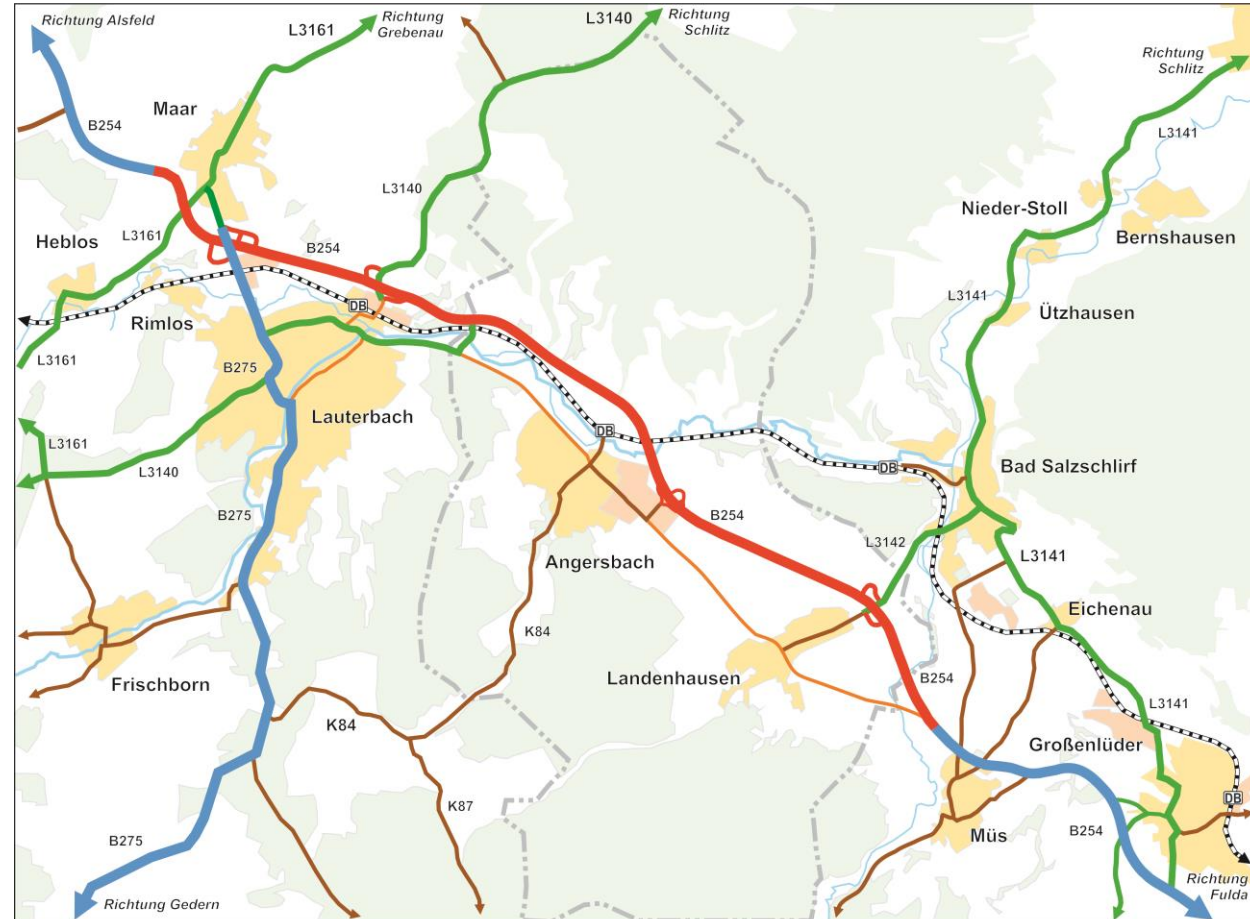
Mit der Ortsumgehung B254 werden einige Straßen im jetzigen Zustand umgestuft. Mit den Planunterlagen zum Planfeststellungsverfahren wurde auch ein Umstufungskonzept erstellt.

Nach dem Bau der Ortsumgehung B254 werden die Ortsdurchfahrten abgestuft. Für Wartenberg bedeutet dies:

- Lauterbacher Straße Gemeindegrenze zu Lauterbach bis zum Ortskern Angersbach als Gemeindestraße
- Landenhäuser Straße zwischen Einmündung „Am Tiegel“ und Gemeindegrenze zu Großenlöder als Gemeindestraße

Verbunden ist damit auch die Übernahme der Brücke über die Altefeld. Damit würden von 6,69 km Bundesstraße 5,82 km als Gemeindestraße umgewidmet werden. Auf den Vogelsbergkreis als Träger der Kreisstraße würden dann 0,87 km Bundesstraße plus die Straße „Am Tiegel“ dazu kommen. Gemäß Umstufungskonzept muss die Gemeinde Wartenberg ca. 87% der ehemaligen Bundesstraße im Gemeindegebiet übernehmen und eine erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung für die zukünftige Unterhaltungskosten und Rückstellungskosten tragen. Zudem sind die Verkehrsanlagen der B254 innerorts und auch außerorts für das zukünftige Verkehrsaufkommen völlig überdimensioniert und müssen daher aus Gründen der Verkehrssicherheit (schnelles Fahren bei überbreiten Querschnitten) dringend umgebaut und angepasst werden.

Andererseits besteht mit der Umwandlung der B254 in eine Gemeindestraße die Chance, die Siedlungs-entwicklung stärker an die vorhandene Straße anzupassen, da dann die restriktive Handhabung von Ortsdurchfahrten (Erschließung der Flächen nur innerorts möglich) wegfallen würde.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Straßenklassifizierung künftig

- Neubauplanung
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald
- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



3 Ortsumgehung Wartenberg

3.6 Auswirkungen auf den Freiraum

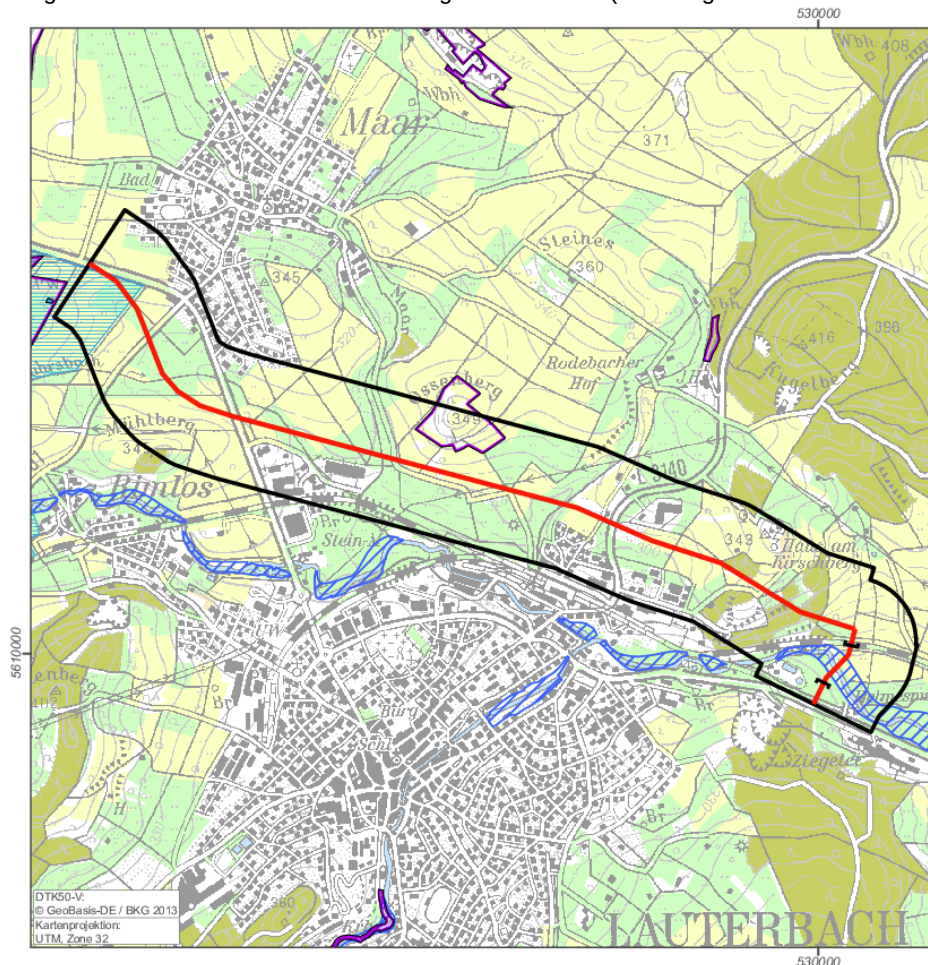
Nachfolgend sind die Karten der Trassenführung mit ihren Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturschutz dargestellt. Diese Karten sind aus dem Projektdossier des BVWP 2030 entnommen.

Bedeutsame schutzwürdige Flächen sind dabei direkt bzw. indirekt in Lauterbach betroffen:

- Teile des FFH 5322-305 Magerrasen bei Lauterbach und Kalkberge bei Schwarz (Gesamtgröße: ca. 362 ha verteilt in der Region)

Erläuterung:

FFH-Gebiete sind spezielle europäische Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz, die nach der **Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie** ausgewiesen wurden und dem Schutz von Pflanzen (Flora), Tieren (Fauna) und Habitaten (Lebensraumtypen) dienen, die in mehreren Anhängen zur FFH-Richtlinie aufgelistet sind. FFH-Gebiete sind ein Teil des Natura 2000-Netzwerkes.



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B254-G40-HE-T2-HE

Projektwirkungen

- | | |
|---|-------------|
| Trasse-Neubau | Großbauwerk |
| Trasse-Ausbau | Tunnel |
| Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen | |

Schutzkategorien

- | | |
|-------------------------|--|
| FFH-Gebiet | Ramsargebiet |
| Vogelschutzgebiet | Überschwemmungsgebiet |
| Nationalpark | Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I |
| Naturschutzgebiet | WSG / HQSG Zone II |
| Naturpark | UNESCO Weltkulturerbe |
| Landschaftsschutzgebiet | UNESCO Weltnaturerbe |
| Biosphärenreservat | |

Sonstiges

- | | |
|---------------------|----------------|
| Ortslage, Bebauung* | Ackerland** |
| Wald, Forst* | Grünland** |
| Gewässer* | Sonderkultur** |
- * DTK50-V (Layerinformation) ** Basis-DLM (AAA Ebenen)

Bearbeitung	bosch & partner	Gruppe Freianplanung naturwissenschaften	BAADER KONZEPT
Im Auftrag des	BMVI	Stand:	Mai 2015
Maßstab	1:25.000		



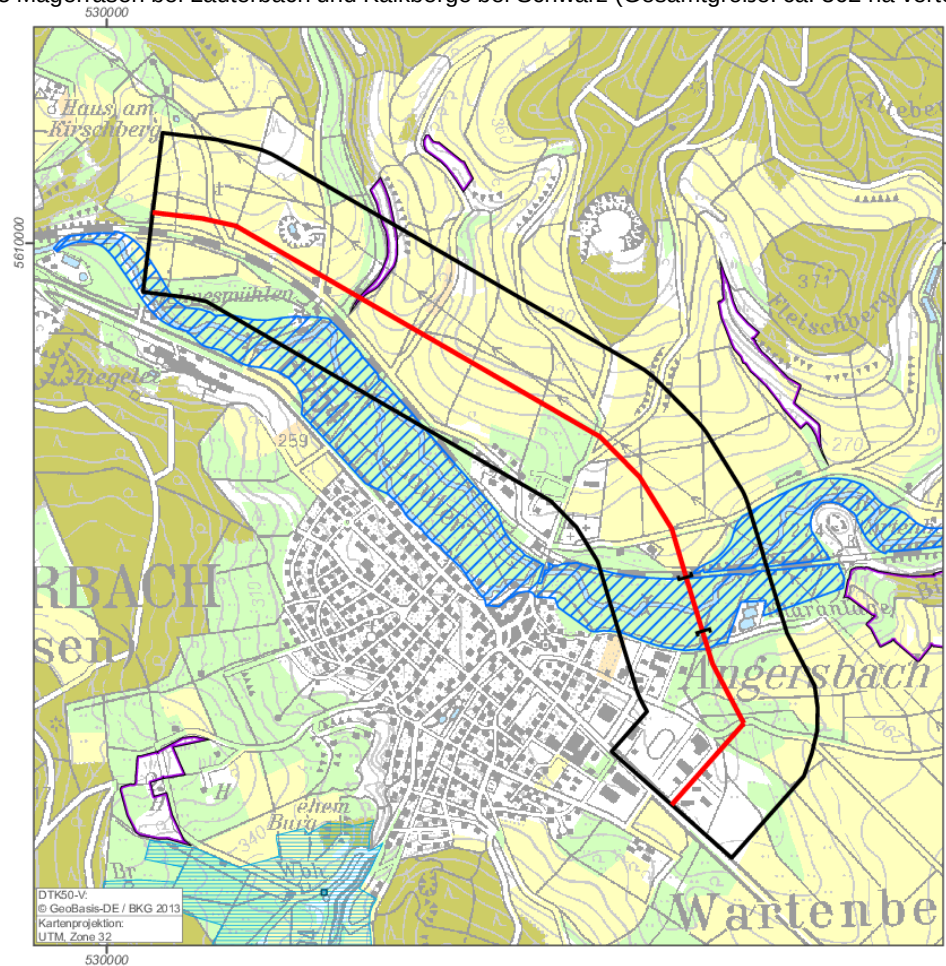
3 Ortsumgehung Wartenberg

3.6 Auswirkungen auf den Freiraum

Nachfolgend sind die Karten der Trassenführung mit ihren Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturschutz dargestellt. Diese Karten sind aus dem Projektdossier des BVWP 2030 entnommen.

Bedeutsame schutzwürdige Flächen sind dabei direkt bzw. indirekt in Lauterbach betroffen:

- Teile des FFH 5322-305 Magerrasen bei Lauterbach und Kalkberge bei Schwarz (Gesamtgröße: ca. 362 ha verteilt in der Region) → siehe auch vorherige Seite



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B254-G40-HE-T3-HE

Projektwirkungen

- | | |
|---|-------------|
| Trasse-Neubau | Großbauwerk |
| Trasse-Ausbau | Tunnel |
| Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen | |

Schutzkategorien

- | | |
|-------------------------|--|
| FFH-Gebiet | Ramsargebiet |
| Vogelschutzgebiet | Überschwemmungsgebiet |
| Nationalpark | Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I |
| Naturschutzgebiet | WSG / HQSG Zone II |
| Naturpark | UNESCO Weltkulturerbe |
| Landschaftsschutzgebiet | UNESCO Weltnaturerbe |
| Biosphärenreservat | |

Sonstiges

- | | |
|---------------------|----------------|
| Ortslage, Bebauung* | Ackerland** |
| Wald, Forst* | Grünland** |
| Gewässer* | Sonderkultur** |

* DTK50-V (Layerinformation)

** Basis-DLM (AAA Ebenen)

Bearbeitung	bosch & partner	Gruppe Freianplanung Stadt- und Landschaftsplanung	BAADER KONZEPT
Im Auftrag des	BMVI		Stand: Mai 2015
Maßstab	1:20.000		

Entnommen aus dem Projektdossier des BVWP 2030

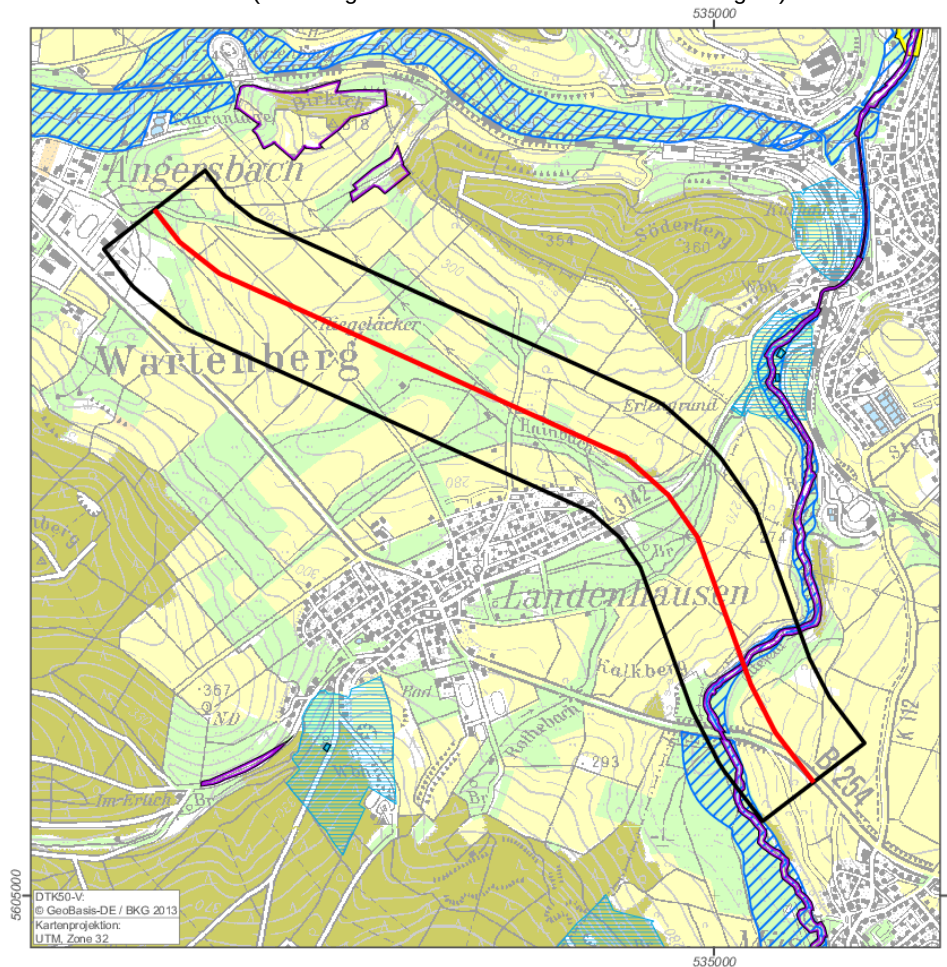
3 Ortsumgehung Wartenberg

3.6 Auswirkungen auf den Freiraum

Nachfolgend sind die Karten der Trassenführung mit ihren Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturschutz dargestellt. Diese Karten sind aus dem Projektdossier des BVWP 2030 entnommen.

Bedeutsame schutzwürdige Flächen sind dabei direkt bzw. indirekt in Lauterbach betroffen:

- Teile des FFH 5422-303 Talauen bei Herbstein (Gesamtgröße: ca. 1.379 ha verteilt in der Region)



Entnommen aus dem Projektdossier des BVWP 2030

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B254-G40-HE-T4-HE

Projektwirkungen

-  Trasse-Neubau  Großbauwerk
 Trasse-Ausbau  Tunnel
 Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen

Schutzkategorien

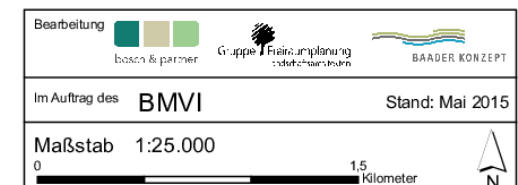
- | | | | |
|---|-------------------------|---|---|
|  | FFH-Gebiet |  | Ramsargebiet |
|  | Vogelschutzgebiet |  | Überschwemmungsgebiet |
|  | Nationalpark |  | Wasserschutzgebiet
(WSG / HQSG) Zone I |
|  | Naturschutzgebiet |  | WSG / HQSG Zone II |
|  | Naturpark |  | UNESCO Weltkulturerbe |
|  | Landschaftsschutzgebiet |  | UNESCO Weltnaturerbe |
|  | Biosphärenreservat | | |

Sonstiges

- | | | | |
|---|---------------------|---|----------------|
|  | Ortslage, Bebauung* |  | Ackerland** |
|  | Wald, Forst* |  | Grünland** |
|  | Gewässer* |  | Sonderkultur** |

* DTK50-V (Layerinformation)

** Basis-DLM (AAA Ebenen)



3 Ortsumgehung Wartenberg

3.7 Auswirkungen auf die wasserrechtlichen Aspekte

Ziele der Wasserrahmenrichtlinie:

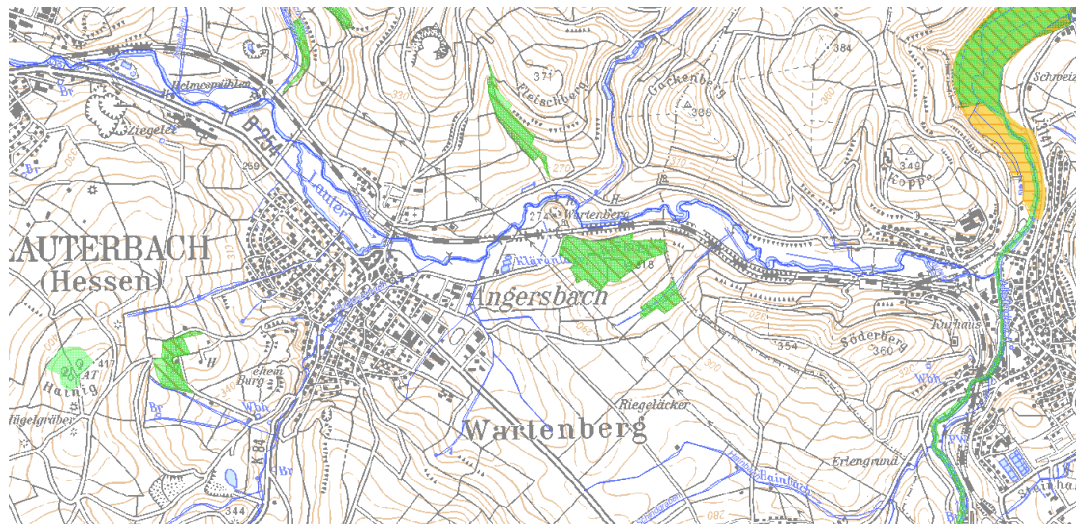
- Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers
- Erhaltung und Erreichung eines guten Zustandes
- Bewirtschaftung nach Einzugsgebieten
- Ökologische und ökonomische Betrachtungsweise
- Fristen zur Zielerreichung bis 2015/2021/2027

Im Rahmen der OU B254 werden jedoch folgende Maßnahmen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt:

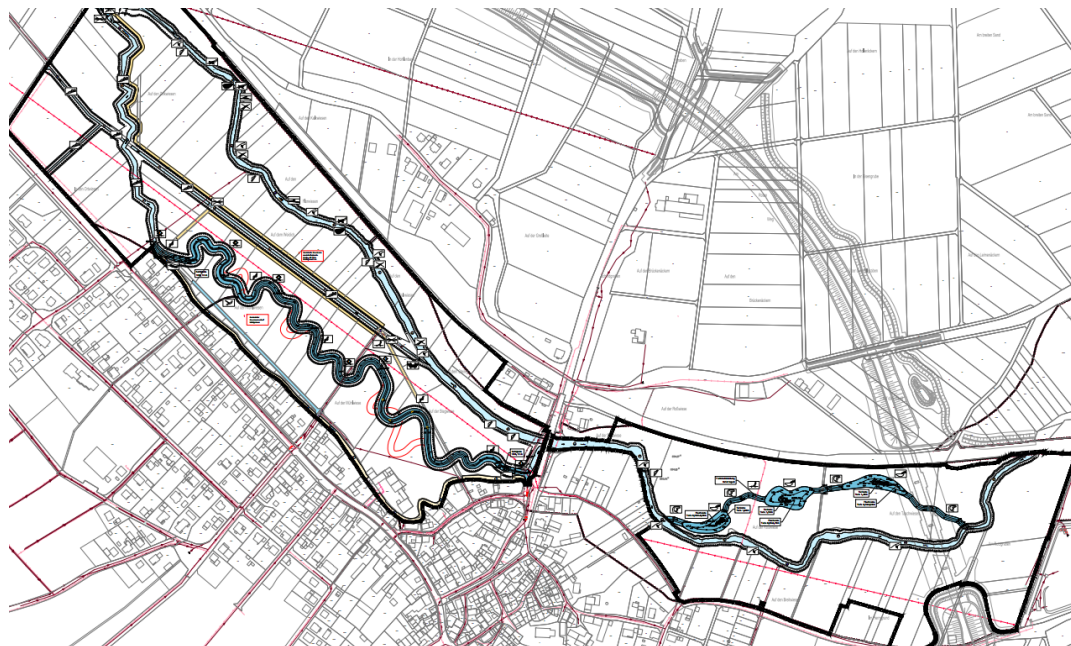
- Renaturierungen an der Lauter sowie eine Aufwertung der zugehörigen Aue im Bereich Angersbach vorgenommen.
- Verbesserung von Fließgewässerfunktionen

Alle Maßnahmen der Wasserrahmenrichtlinie sollten 2012 umgesetzt werden und bis 2015 ihre Wirkung entfalten. Dies wurde jedoch nicht eingehalten. Der nächste Umsetzungszeitraum beginnt 2015 und Maßnahmen sollen bis 2021 ihre Wirkung entfalten. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch die zuständigen Maßnahmenträger aus deren eigenen Mitteln (Prinzip der Kostendeckung der Wasserdienstleistungen durch die Wassernutzer) sowie gegebenenfalls ergänzend mittels Förderung des Landes soweit diese gesetzlich vorgesehen ist oder als Anreiz für eine rasche freiwillige Umsetzung von erforderlichen Maßnahmen geboten erscheint. Die Fördersätze sind bis 2019 von 85 % auf 95 % gestiegen dann sinken sie wieder um 5 % je Jahr.

Da die Förderung zeitlich begrenzt ist und die Umsetzung der OU B254 noch unklar ist (Zeithorizont 2030), sollte mit dem Vorhabensträger der OU B254 und der Gemeinde Wartenberg eine Abstimmung herbeigeführt werden, ob die Maßnahmen an der Lauter bereits ab 2019 bis 2021 umgesetzt werden können.



Quelle: WRRL-Viewer Land Hessen



Quelle: Hessen Mobil – Wasserrechtliche Maßnahmen (WRG-Plan)/ 1. Änderungsverfahren – Unterlage 12.10, Blatt 01a



3 Ortsumgehung Wartenberg

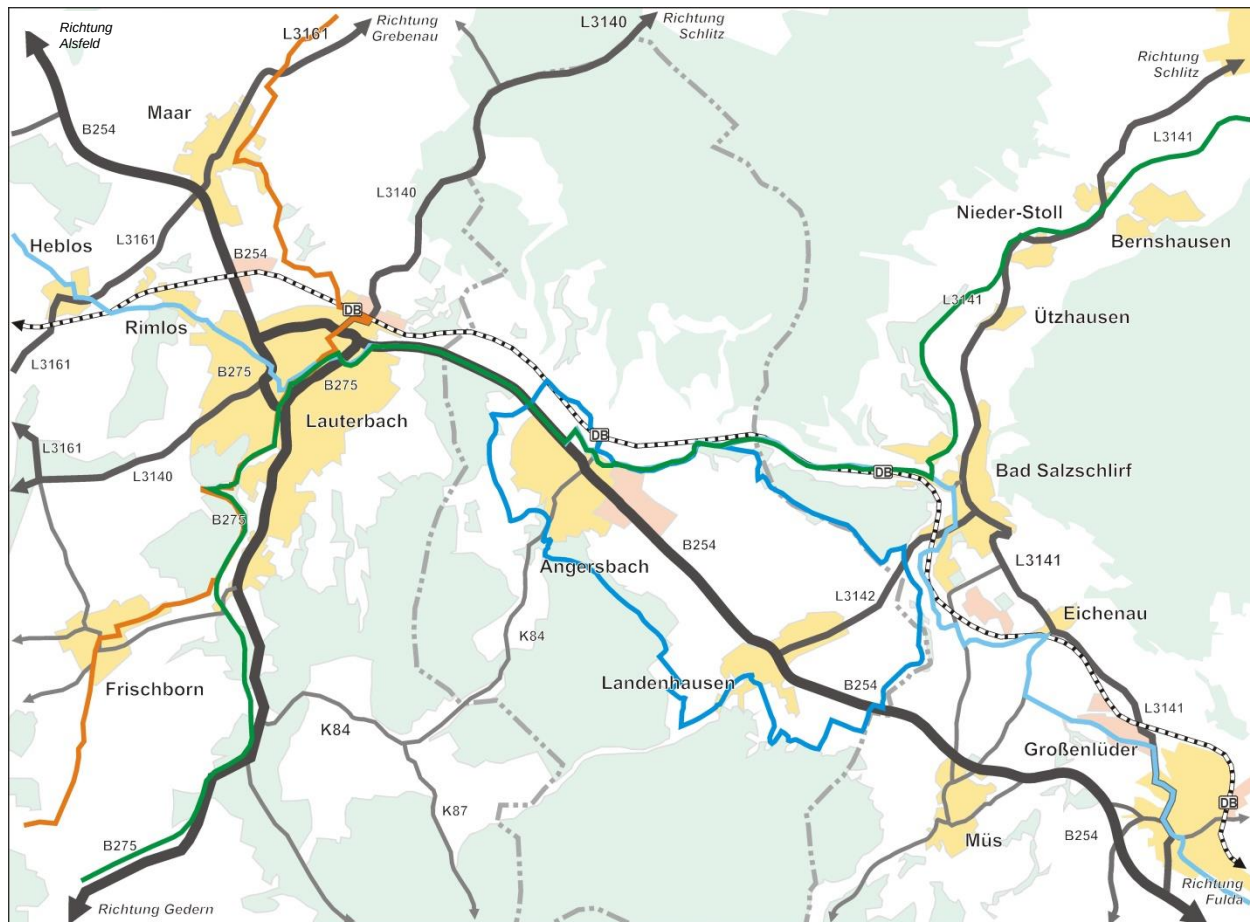
3.8 Überregionale Radverkehrsangebote

Im Gemeindegebiet von Wartenberg verlaufen insgesamt fünf Radwanderwege. Dazu zählt der Vulkanradweg als Teil des BahnRadwegs Hessen. Dieser führt auf 94 km von Alternstadt über Hartmannshain bis Schlitz.

Zwei Radfernwege verlaufen durch Wartenberg. Der Hessische Radfernweg R2 (Vier-Flüsse-Tour). Dieser hat an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen seinen Anfang und führt auf etwa 195 km bis zur Landesgrenze Bayerns. Der Radfernweg R7 führt über Limburg bis nach Phillipsthal. Er misst insgesamt eine Länge von ca. 215 km.

Der Wartenberger Panorama-Weg führt um das Gemeindegebiet Wartenbergs herum. Er hat eine Länge von etwa 19 km. Die Themenroute Gipfeltour verbindet die Rhön mit dem Hoherodskopf in Vogelsberg. Dieser hat im Bereich Wartenbergs den gleichen Streckenverlauf wie der Vulkanradweg sowie der Hessische Radfernweg R2.

Anhand der überregionalen Radverkehrsangebote wird deutlich, dass die Lauterbacher Straße zwischen Lauterbach und Angersbach auch eine wichtige regionale Funktion für den Radverkehr hat.





4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.1 Vorbemerkungen und Darstellung der Varianten

Im Rahmen des Gutachtens sollen die unterschiedlichen Auswirkungen einer möglichen OU B254 oder die Beibehaltung der bisherigen B254 dargestellt und bewertet werden. Im Rahmen der Planung der OU B254 wurde zu vielen Aspekten umfangreiche Untersuchungen erstellt, die jedoch nicht auf alle Fragen der Gemeinde Wartenberg eingehen können.

Da es sich um ein Projekt des Bundes handelt, können daher besondere Aspekte und/oder mögliche Auswirkungen einer OU B254 auf die Kommune selbst nicht umfassend behandelt werden. Zu nennen sind Auswirkungen auf den Versorgungsschwerpunkt durch Wegfall der Durchfahrtskunden, die zusätzlichen Unterhaltungskosten von Straßen durch das Umstufungskonzept sowie Aspekte der Flurbereinigung und weitere Aspekte.

Um unterschiedliche Möglichkeiten der B 254 für die Gemeinde Wartenberg und deren Auswirkungen untersuchen zu können, sind bis zu vier mögliche Varianten entwickelt worden. Anhand der vier Varianten sollen die nachstehenden Auswirkungen beleuchtet und dargestellt werden:

- Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ (Lärm und Schadstoffe)
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Radverkehr
- Auswirkungen auf den Erhalt des Versorgungsstandortes
- Auswirkungen auf den Freiraum
- Auswirkungen auf das Landschaftsbild
- Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung von Wartenberg
- Auswirkungen auf kommunale Folgekosten im Straßenbereich
- Auswirkungen der Umstufung auf Straßenerneuerung und Anliegerbeiträge von den Anwohnern
- Auswirkungen auf die Flurbereinigung

Die oben genannten Indikatoren sind auf der Ebene der Kommune zu sehen. Im Hinblick auf die Regionalentwicklung sind noch weitere Indikatoren zu benennen:

- Verkürzung der Fahrzeiten und Fahrwege
- Sicherung der Wirtschaftsstandorte durch verbesserte Erreichbarkeit

Teil A (Gutachten)

Variante A
heutige B254

Variante B
OU B254

Variante C
wie Variante B,
jedoch mit
flankierenden
Maßnahmen

Variante D
wie Variante A mit
Teilumgehung in
Lauterbach

Auswirkungen auf das
Schutzgut „Mensch“
(Lärm/Abgase)

Auswirkungen auf die
Verkehrssicherheit/Radverkehr

Auswirkungen auf Folgekosten
(Umwidmung)

Auswirkungen auf die
städtebauliche Entwicklung

Auswirkungen auf die
Versorgung/Einzelhandel

Auswirkungen auf
Flurbereinigung

Auswirkungen auf den Freiraum
und Landschaftsbild

Auswirkung auf die
Regionalentwicklung

Teil B (Ergänzung zum Gutachten)

Verkehrskonzept und straßenräumliches
Konzept der B254 sowie
Kostenschätzung

Konzeption für die Nutzung von
städtebaulichen Entwicklungspotenziale

Analyse und Konzept für den
Versorgungsschwerpunkt

Analyse und Aussagen zu den
Flurbereinigungsmöglichkeiten

Synoptische Bewertung der Varianten



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.1 Zusammenstellung der Varianten

Variante A:

- Heutiger Zustand der B 254
- Ortsdurchfahrten in Angersbach und Landenhausen mit den vorhandenen OD-Steinen
- Beibehaltung der Versorgungsstandorte an der Landenhäuser Straße
- Ausweisung von Wohngebieten in Randlagen (Arrondierungen)



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Variante A

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte

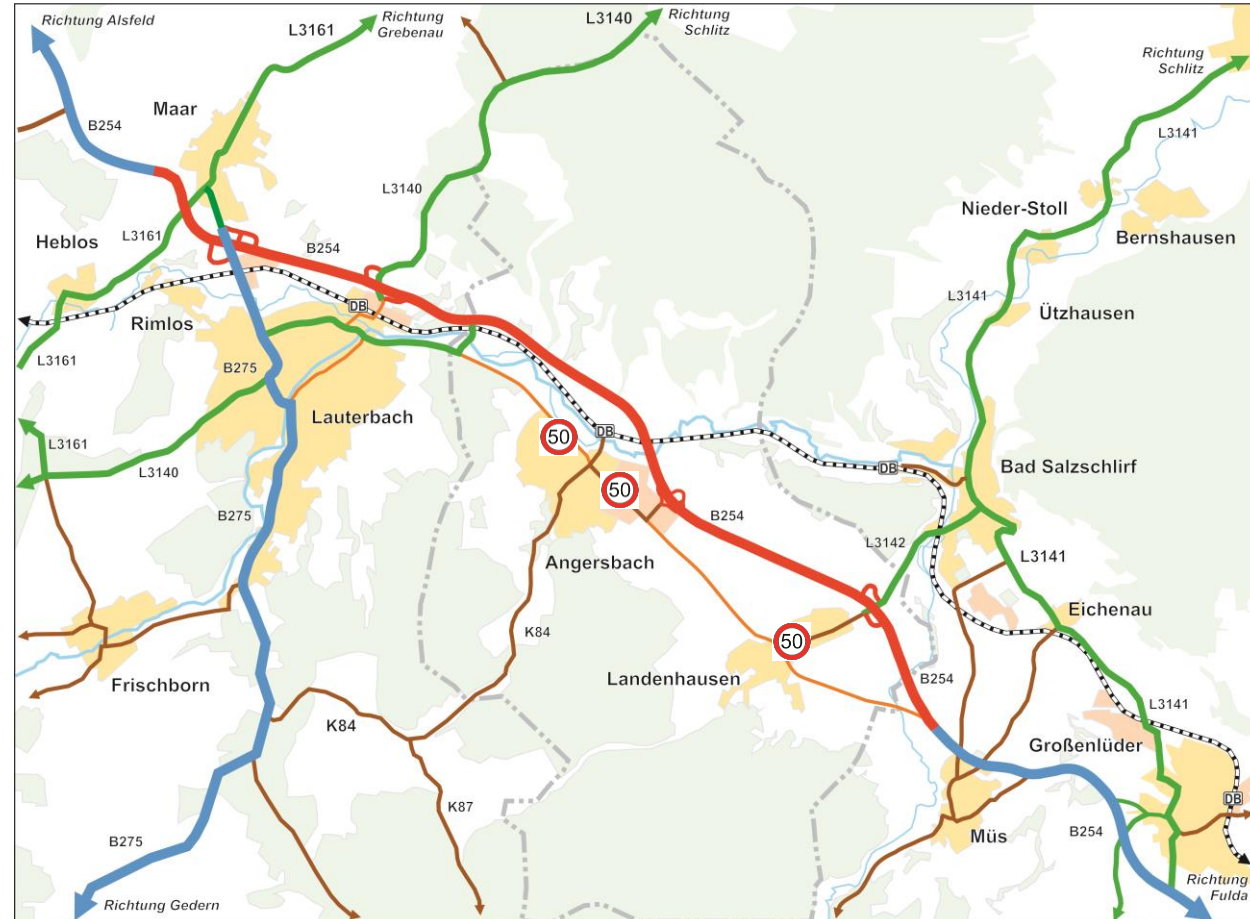


4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.1 Zusammenstellung der Varianten

Variante B:

- Umsetzung der geplanten OU B254
- Umstufung der Straßen gemäß Umstufungskonzept und Übernahme von ca. 5,82 km Bundesstraße in kommunaler Unterhaltung (plus 0,87 km als Kreisstraße)
- Vollausbau der ehemaligen Ortsdurchfahrten in Angersbach und Landenhausen mit reduzierten Querschnitten mit Fördermitteln und Beiträgen von Grundstückseigentümern (KAG)
- Ortsdurchfahrten weiterhin mit 50 km/h
- Beibehaltung der Versorgungsstandorte an der Landenhäuser Straße
- Verbesserung der Wohnsituation entlang der Durchfahrten



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartberg

Variante B

- Neubauplanung
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Zusammenstellung der Varianten

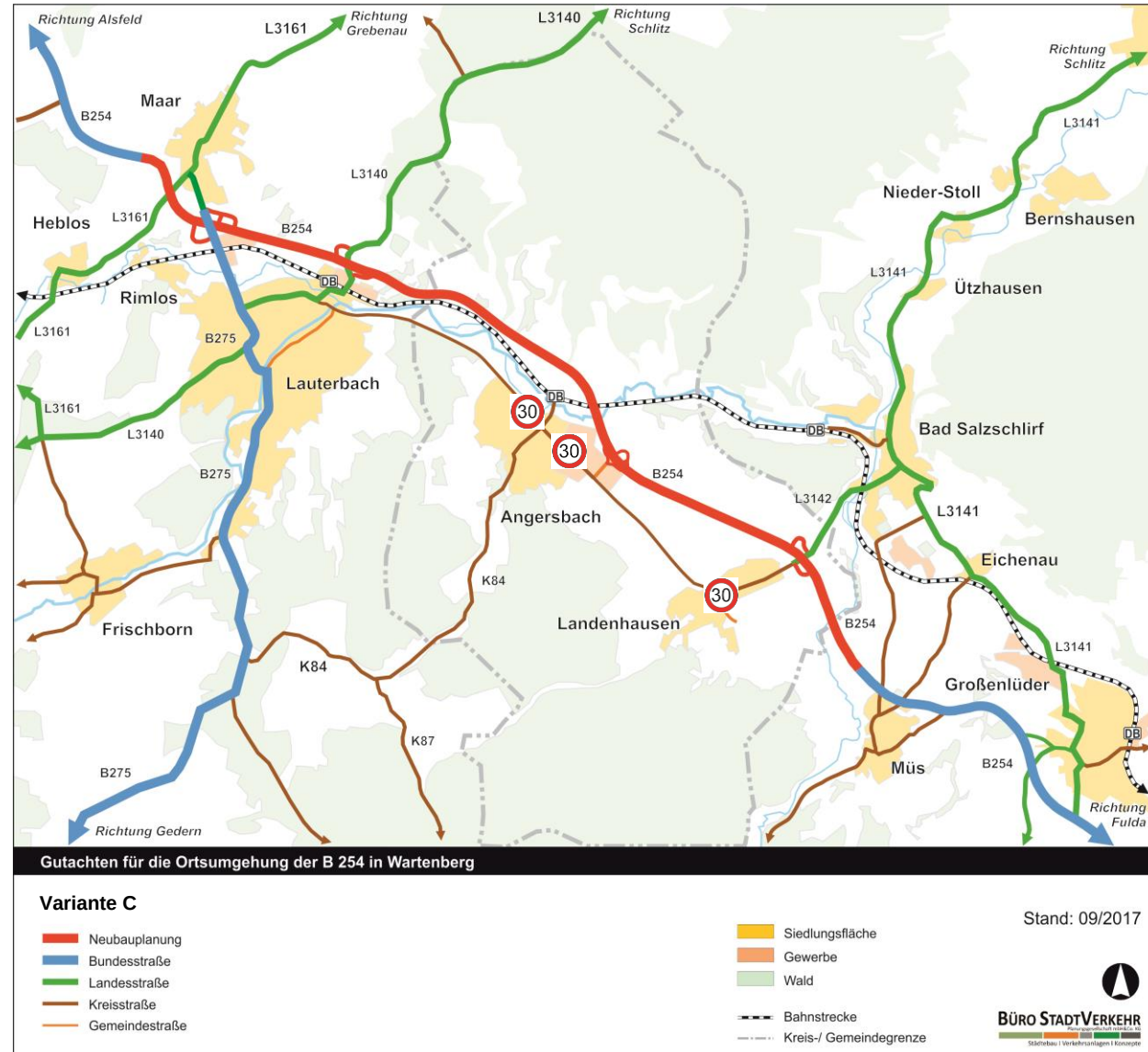
Variante C:

Wie Variante B, jedoch mit folgenden Anpassungen:

- Angepasste Umstufung der Straßen gemäß Umstufungskonzept:
 - Landenhäuser Straße/Angersbacher Straße zwischen Angersbach und Landenhausen als Kreisstraße (Fortsetzung der K84 bis zur Anschlussstelle der OU B254 in Landeshausen)
 - Lauterbacher Straße/Fuldaer Straße zwischen Angersbach und Lauterbach als Kreisstraße (Verzicht auf die Anschlussstelle an der Gemeindegrenze Angersbach)
 - Verzicht auf die Einmündung zur OU B254 an der Gemeindegrenze Lauterbach/Angersbach
 - Einziehung und Umbau als Wirtschaftsweg zwischen OD-Stein Landenhausen und Brücke Altfeld
 - Abriss Brücke Altfeld

Ergebnis: 0,35 km zusätzliche Straße (alte B254) in Gemeindeverantwortung und 5,11 km in kreislicher Verantwortung

- Angepasste Umgestaltung der ehemaligen Ortsdurchfahrten in Angersbach und Landenhausen durch Einbauten mit Fördermitteln und Beiträgen von Grundstückseigentümern (KAG)
- Anpassung des Versorgungsstandortes in Richtung Auffahrt OU B254 im GE-Gebiet
- Verbesserung der Wohnsituation entlang der Durchfahrten
- Neue Wohngebiete an der alten B254 in Richtung Landenhausen



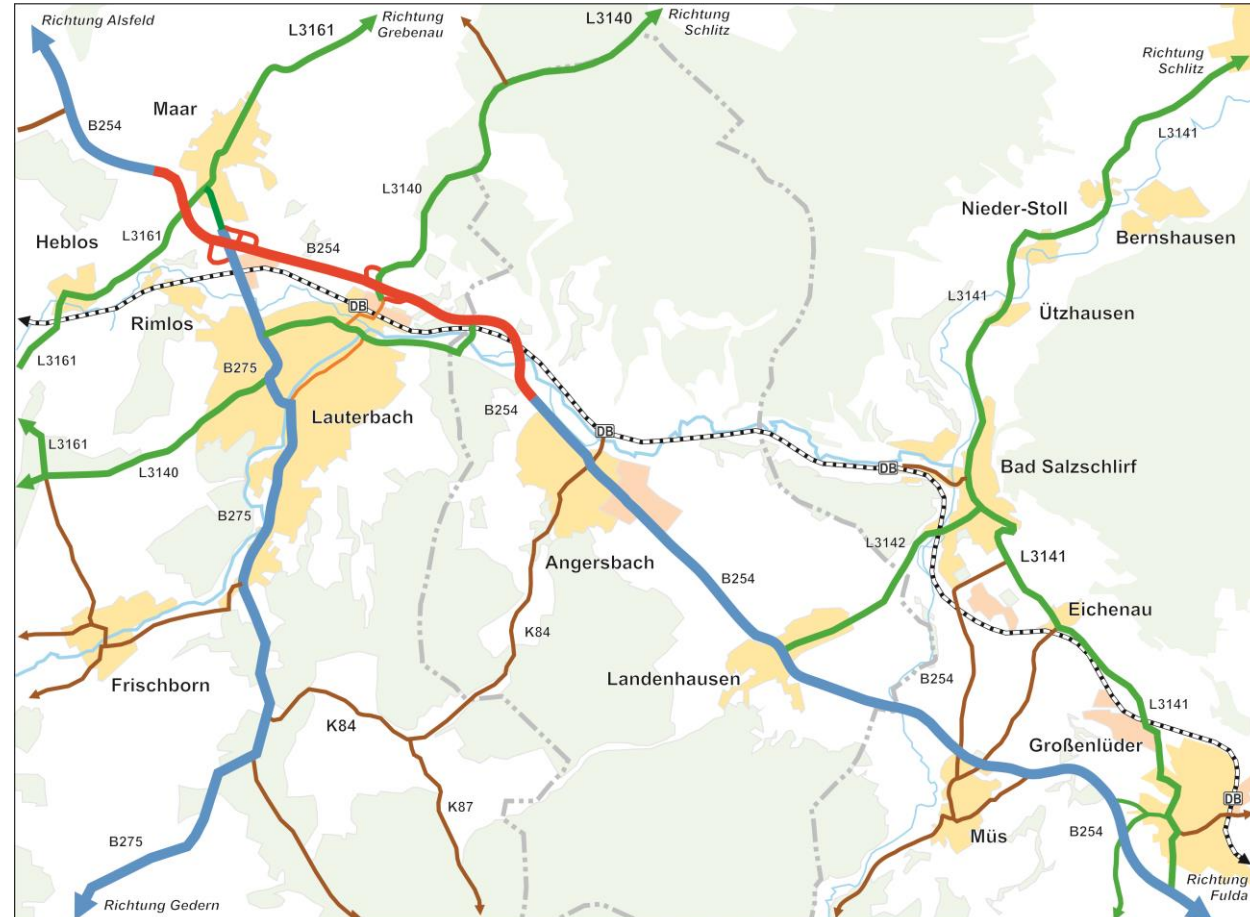


4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Zusammenstellung der Varianten

Variante D:

- Wie Variante A, jedoch nur eine Teilumgehung in Lauterbach



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Variante D

- Neubauplanung
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm/Abgase)

Auswirkungen auf den Schutzgut Mensch (Lärm und Schadstoffe)

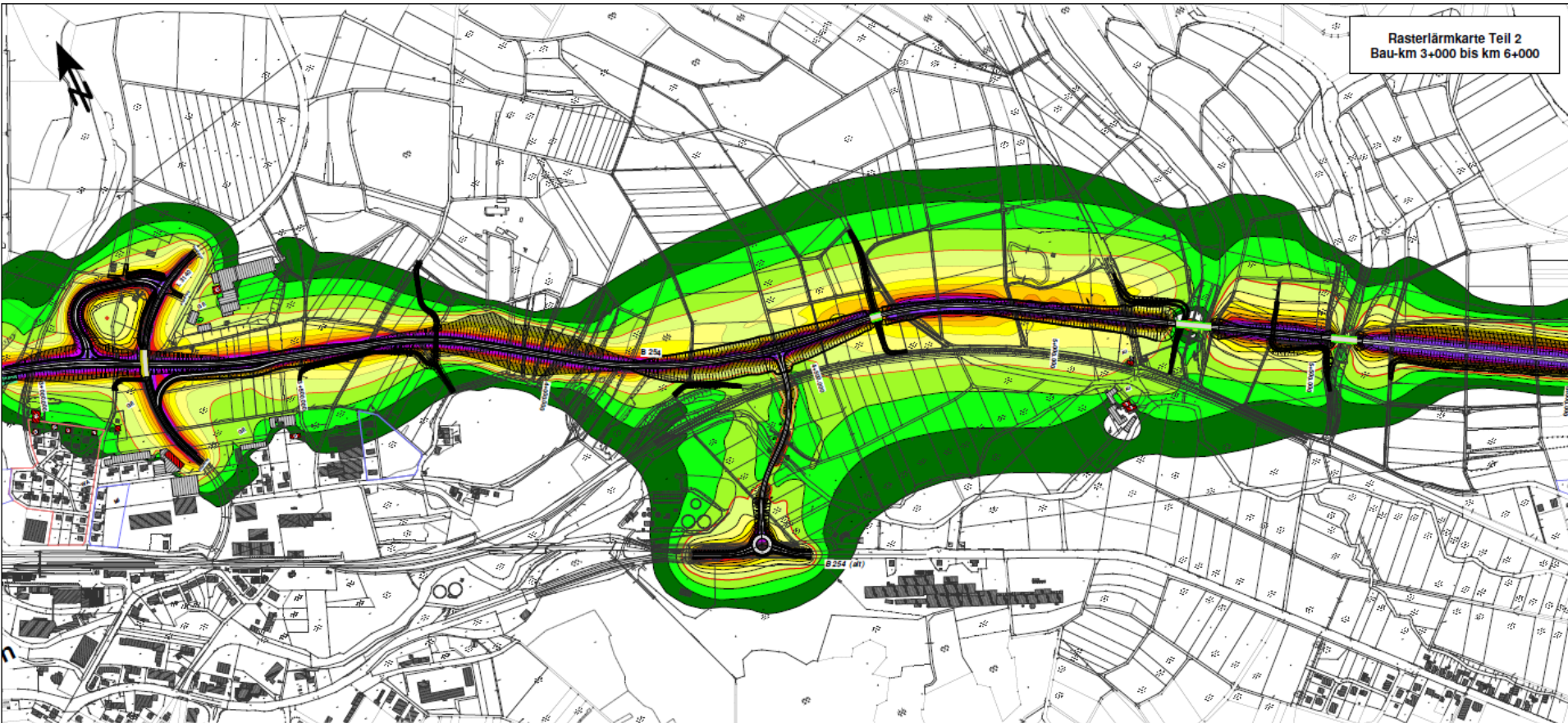
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Der Verkehr bleibt weiterhin auf der bestehenden Trasse. Im Bezug auf die Lärmbelastung werden bei ca. 12.500 Kfz/24 im Querschnitt hohe Mittelungspegel nach RLS90 erreicht: Tags: 73,4 dB(A) und Nachts 66,1 dB(A) (Annahme: Gebäudekante bis zur Fahrbahnmitte: 7,50 m). Gemäß des Lärmaktionsplanes des RP Gießen (Entwurf; Stand 20.05.2015) sind in Wartenberg bis zu 4 % der Bewohner einem Lärmpegel über 65 dB(A) ausgesetzt (im Vergleich dazu Lauterbach: 2,8% der Einwohner). Es verbleiben weiterhin die Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 22 - 06 Uhr. Zudem sind die Lkw-Durchfahrtsverbote ab 12 to zwischen Alsfeld und Fulda für die B254 weiterhin wirksam. Es verbleiben Lärmschutzmaßnahmen nur im passiven Bereich (Schallschutzfenster) übrig.	Mit der Errichtung der OU B254 nehmen die Verkehrsbelastungen im Ortsbereich von Angersbach und Landenhausen von 12.500 Kfz/24h auf ca. 2.600 Kfz/24h deutlich ab. Im Hinblick auf den Lärm würden nach einer vereinfachten Berechnung nach RLS90 folgende Mittelungspegel erreicht: Tags: 66,6 dB(A) und Nachts 59,2 dB(A). Die Geschwindigkeiten im Ortsbereich von Angersbach liegen bei 50 km/h. Mit diesen Werten sind keine aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in den beiden Ortsbereichen erforderlich. Zudem nehmen durch den starken Rückgang des Lkw-Verkehrs im Ortsbereich die unmittelbaren Schadstoffbelastungen im Straßenraum deutlich ab.	Wie Variante B, jedoch werden die ehemaligen Ortsdurchfahrten der B254 in beiden Ortsteilen auf 30 km/h reduziert.	Wie Variante A.
- - Beibehaltung der hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen - Eingeschränkte Maßnahmen zur Lärmminderung möglich	+ + Erhöhung der wahrnehmbaren Lebensqualität + Nutzung des Straßenraums	+ + + Erhöhung der wahrnehmbaren Lebensqualität + + Nutzung des Straßenraums	- - Beibehaltung der hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen - Eingeschränkte Maßnahmen zur Lärmminderung möglich



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm/Abgase)

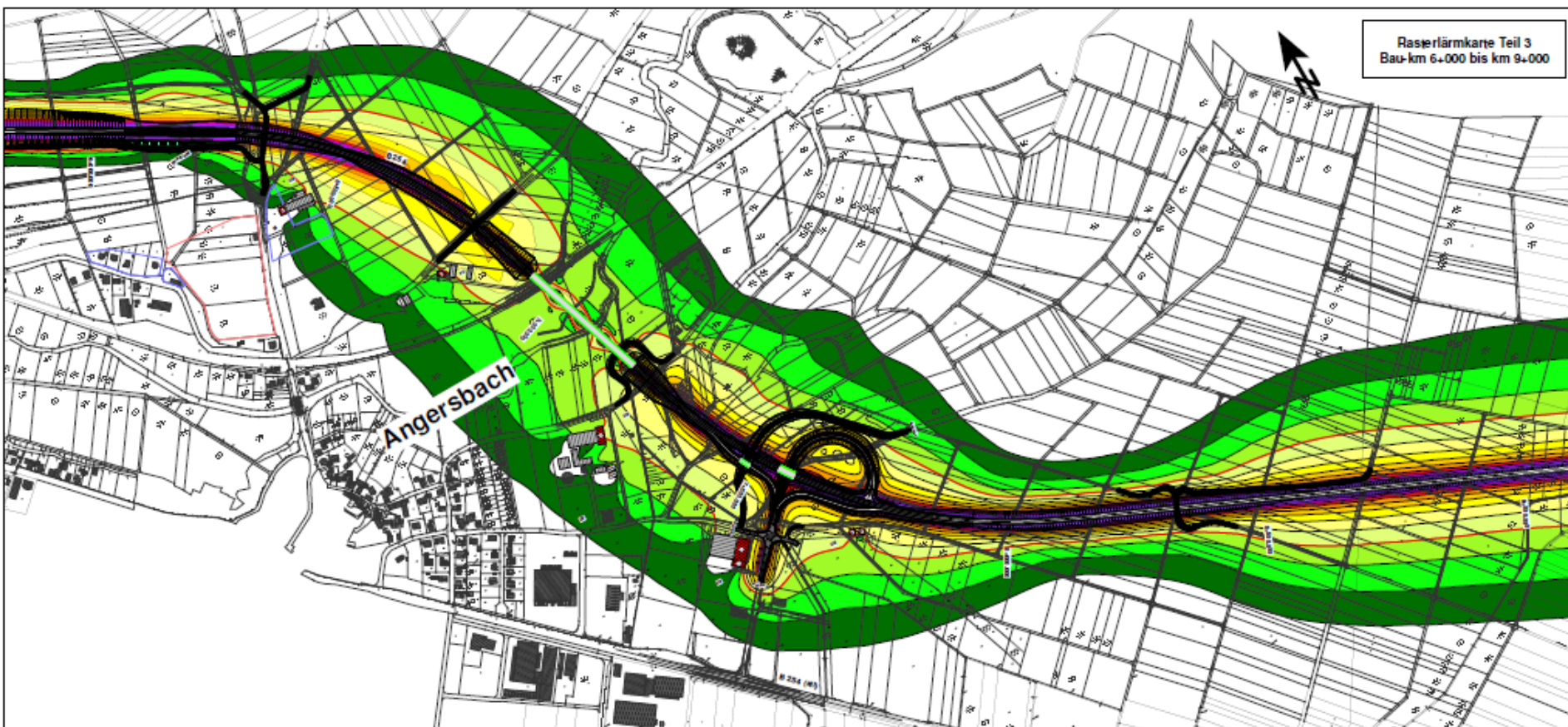


Es ergeben sich keine nennenswerten Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung.
Die jeweiligen Grenzwerte (Tags / Nachts) werden nicht überschritten.

4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm/Abgase)



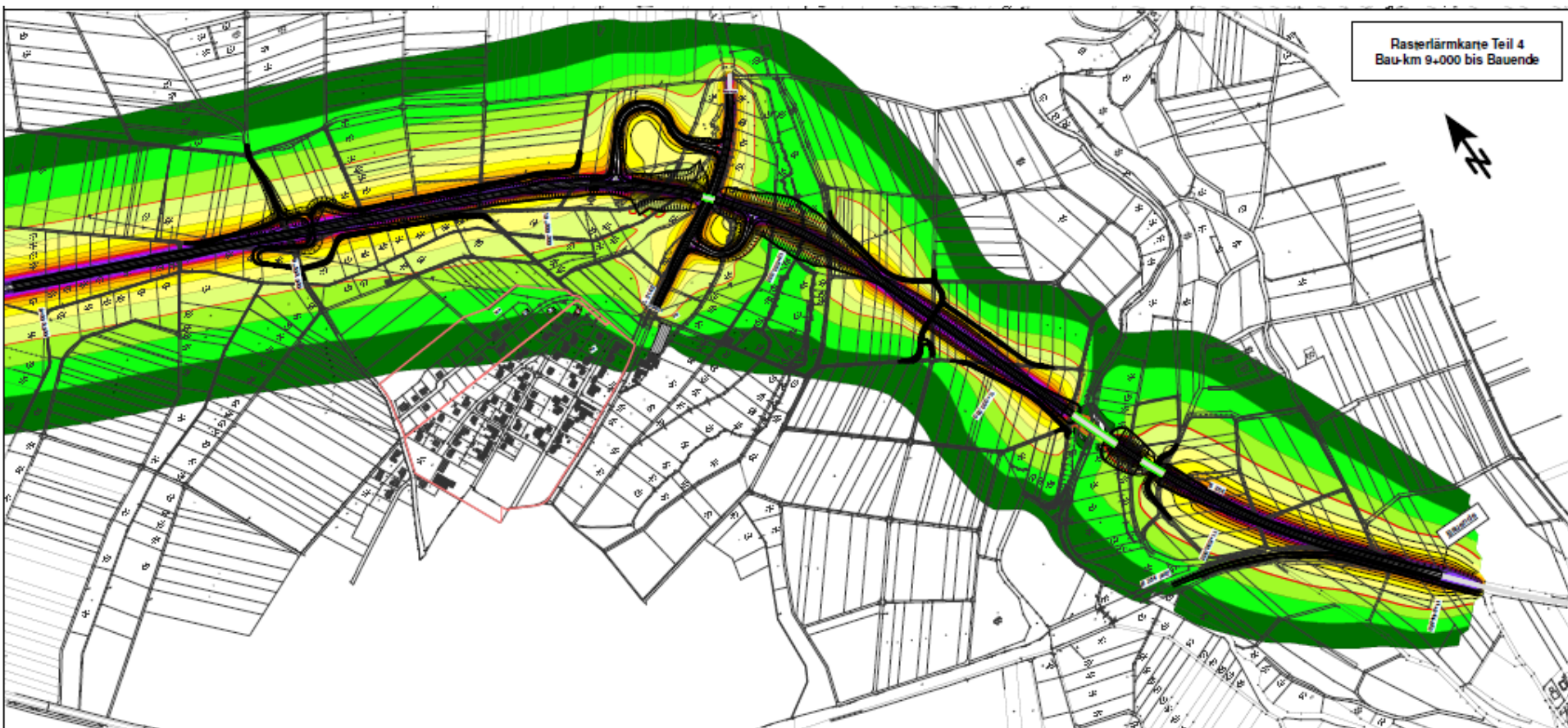
Es ergeben sich keine nennenswerten Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung.
Die jeweiligen Grenzwerte (Tags / Nachts) werden nicht überschritten.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm/Abgase)



Es ergeben sich keine nennenswerten Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung.
Die jeweiligen Grenzwerte (Tags / Nachts) werden nicht überschritten.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.2 Auswirkungen auf Verkehrssicherheit/Radverkehr

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Die Trennwirkungen auf der Lauterbacher Straße und der Landenhäuser Straße bleiben wegen den hohen Verkehrsbelastungen und dem hohen Lkw-Anteil erhalten. Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen können die B254 nicht gefahrlos queren. Zur Querung sind daher zwei FGÜ-LSA (Fußgängerampel) in Angersbach und in Landenhausen vorhanden, die einer gesicherten Querung (Schulweg zur Grundschule und zur Bushaltestelle) dienen. Am REWE besteht eine Querungshilfe. Andere Querungsmöglichkeiten auf der B254 existieren nicht. Zudem muss die Geschwindigkeitsüberwachung durch zwei festinstallierte digitale Radarmessgeräte auf der B254 beibehalten werden. Entsprechende Personalkosten für Überwachung und Bußgeldbescheide sind vorzuhalten, auch wenn diese derzeit durch Erlöse kostendeckend sind.	Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs und der Reduzierung der Verkehrsbelastungen von 12.500 Kfz/24h auf max. 2.600 Kfz/24h verbessert sich die Aufenthaltsfunktion im Straßenraum innerhalb der Ortslagen in Angersbach und Landenhausen deutlich. Die Fahrbahnbreiten betragen weiterhin 7,00 m. Auf der geplanten OU B254 sind alle abbiegenden Fahrbeziehungen an den Knoten 4 und 5 in Wartenberg aus Gründen der Unfallminimierung kreuzungsfrei angelegt. Der Knoten 3 ist wegen der engen Platzverhältnisse (Bahntrasse und Flussbereich) als normale Einmündung nach RAL 2012 (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – FGSV) konzipiert.	Wie Variante B, jedoch wird durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite von 7,00 auf 5,50 m in Verbindung mit 30 km/h in den ehemaligen Ortsdurchfahrten der B254 die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum nochmals deutlich verbessert.	Wie Variante A.
- - - Beibehaltung möglicher Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger/Kinder im Straßenraum in den Ortsdurchfahrten	+ + Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb der Ortschaften	+ + + Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb der Ortschaften sowie bessere freie Querbarkeit der Straße auch für Kinder/Jugendliche	- - - Beibehaltung möglicher Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger/Kinder im Straßenraum in den Ortsdurchfahrten



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.2 Auswirkungen auf Verkehrssicherheit/Radverkehr

Auswirkungen auf den Radverkehr			
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Der bisherige Verlauf der Radwege bleibt gleich, d.h. zwischen Lauterbach und Angersbach wird der Radverkehr parallel zur B254 geführt. Im Ortsbereich von Angersbach wird der Radverkehr ohne gesonderten Schutzstreifen o.ä. weitergeführt. Zwischen Angersbach und Landenhausen wird der Radweg neben der B254 einseitig geführt. In Landenhausen existiert ebenfalls kein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.	Es sind keine zusätzlichen Radfahrstreifen oder andere optische Markierungen vorgesehen. Durch den Bau der OU B254 reduziert sich der Verkehr in der Gemeinde Wartenberg, dadurch erhöht sich die Sicherheit für die Radfahrer auf dem früheren Trassenverlauf.	Wie Variante C, darüber hinaus sind verschiedene Maßnahmen in Angersbach und Landenhausen vorgesehen, um die Sicherheit und die Qualität für den Radverkehr zu erhöhen. Hierzu zählt die Querungshilfe im Ortseingang von Angersbach und Landenhausen. Die Realisierung einer Shared-Space-Fläche mit Tempo 20 führt im Ortskernbereich von Angersbach zu einer erhöhten Rücksichtnahme des Radverkehrs. Zwischen den Ortsteilen sind Radschutzstreifen in Kombination mit einer farblichen Absetzung vorgesehen. Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit der Kfz erhöht die Qualität und Sicherheit des Radverkehrs.	Wie Variante A.
- Weiterhin fehlende Angebote für den Radverkehr, v.a. zu Zeiten des Berufsverkehrs Sicherheitsmängel	+ erhöhte Sicherheit für Radfahrer	++ Die Qualität des Radverkehrs nimmt zu, die Sicherheit und Attraktivität können stark verbessert werden	- Weiterhin fehlende Angebote für den Radverkehr, v.a. zu Zeiten des Berufsverkehrs Sicherheitsmängel



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.3 Auswirkungen auf die Versorgung/Einzelhandel

Auswirkungen auf den Erhalt des Versorgungsstandortes in Wartenberg			
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Gegenwärtig konzentriert sich der Einzelhandel an der Landenhäuser Straße. In Landenhausen existieren keine Versorgungsmöglichkeiten. Unabhängig von der B254 mit durchfahrenden Kundenpotenzial unterliegt der Versorgungsstandort in Wartenberg einem dynamischen Entwicklungsprozess im Einzelhandel. Dies wird insbesondere im ländlichen Raum noch weiter verschärft. Der Trend geht in Richtung größerer Einrichtungen (größer als 1.200 m² VK) und Konzentration auf attraktive Flächen sowie Kopplung von verschiedenen Anbietern. Vor diesem Hintergrund wird der REWE-Markt von seiner Größe und Ausstattung langfristig nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sein, wenn nicht bald eine Betriebsvergrößerung vorgenommen wird. Auch für den ALDI-Standort wird sich langfristig die Frage einer weiteren Betriebsvergrößerung stellen. Zudem bestehen keine Kopplungseffekte mehrerer Anbieter. Vor dem Hintergrund besteht unabhängig der B254 Optimierungsbedarf, wenn man den Versorgungsstandort in Wartenberg dauerhaft halten möchte.	Die Errichtung der OU B254 wird mit Sicherheit Auswirkungen auf die Kundenstrukturen der beiden Versorgungsmärkte ALDI und REWE in Angersbach mit sich ziehen. Es ist davon auszugehen, dass für beide Standorte ein Rückgang der Kunden von bis zu 22% eintreten könnte. Allerdings ist zu betonen, dass auch in Lauterbach die Versorgungsmärkte an der alten B254 Umsatzeinbußen befürchten müssten. Hier wird sich die Kundenstruktur und –verteilung im Raum Wartenberg und Lauterbach neu orientieren müssen.	Wie Variante B, jedoch kann der Versorgungsstandort in Wartenberg städtebaulich neu orientiert werden. Mit der OU B254 besteht die Chance, die Versorgungsstandorte in Angersbach von der Betriebsgröße und von der Lage her soweit zu optimieren, dass diese in Konkurrenz zu anderen Standorten im Umland bestehen können und die Verluste durch den Wegfall möglicher durchfahrenden Kunden durch neue Kunden infolge eines verbesserten Warenangebotes und Standortlage (Kopplung der Anbieter an einem Standort) kompensieren und der bisherige Einzugsbereich gehalten werden kann. Sinnvoll wäre eine Betriebsverlagerung mit Flächenvergrößerung des Standorts REWE in Richtung GE-Gebiet „Am Tiegel“ im Nahbereich der Auffahrten der OU B254. In Verbindung mit den städtebaulichen Potenzialen (Ausweisung von neuen Wohngebieten in Wartenberg) können neue Kaufkraftbindungen im täglichen Versorgungsbereich wohnortnah geschaffen werden.	Wie Variante A.
- Derzeitige Versorgungsangebote sind im Wettbewerb zu anderen Standorten bereits zu klein und nicht mehr attraktiv (v.a. REWE). Die B254 mit den Kunden aus dem Durchgangsverkehr kann die Entwicklungsprozesse im Einzelhandel nicht beeinflussen.	- Verlust der durchfahrenden Kunden können bei jetzigem Versorgungsangebot den Erhalt des Versorgungsstandortes in Angersbach gefährden.	+ OU B254 kann als Chance zur Neuordnung der Versorgungsstandorte beitragen (neue Standorte, Kopplungseffekte).	- Derzeitige Versorgungsangebote sind im Wettbewerb zu anderen Standorten bereits zu klein und nicht mehr attraktiv (v.a. REWE). Die B254 mit den Kunden aus dem Durchgangsverkehr kann die Entwicklungsprozesse im Einzelhandel nicht beeinflussen.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.4 Auswirkungen auf den Freiraum

Auswirkungen auf den Freiraum			
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Mit der Variante A findet kein Eingriff in den Landschafts- und Naturraum und die FFH-Habitat-Bereiche bleiben unangetastet.	Im Abschnitt Angersbach verläuft die OU B254 über Acker- und Grünland nordöstlich um Angersbach herum in zum Teil sehr bewegtem Gelände. Die Bahnstrecke und das Überschwemmungsgebiet (ÜSG) der Lauter werden mit Hilfe eines Brückenbauwerks gequert. Die Trasse zerschneidet den südlichen Bereich eines FFH-Gebiets. Im Abschnitt Landenhausen verläuft die Trasse um Landenhausen herum. Beeinträchtigt werden Grünland und Ackerflächen sowie der Fluss Altefeld. Ein FFH-Gebiet sowie ein ÜSG befindet sich im Bereich des Flusses Altefeld und wird mit Hilfe eines Brückenbauwerks gequert. Laut Land Hessen werden erhebliche Beeinträchtigungen aus beiden FFH-Gebiete ausgeschlossen. Darüber hinaus schneidet das Vorhaben einen Wald- und einen Großsäugerlebensraum. Mit der Errichtung der OU B254 findet ein erheblicher Eingriff im Bereich der Landschaft und im Bereich der schützenswerten Bereiche statt. Im Rahmen der Planung wurde eine Bewertung der Eingriffe vorgenommen und eine landschaftspflegerischere Begleitplanung erstellt, die diesen Eingriff ausgleichen soll.	Wie Variante B.	Wie Variante A, jedoch wird im Grenzbereich zwischen Wartenberg und Lauterbach der Überschwemmungsbereich der Lauter durch ein Brückenbauwerk eingeschränkt.
+++ Keine Beeinträchtigung der Landschaft und des Naturraumes, schützenswerte Räume bleiben erhalten	--- Erhebliche Eingriffe in den Natur- und Freiraum	--- Erhebliche Eingriffe in den Natur- und Freiraum	+ + Keine Beeinträchtigung der Landschaft und des Naturraumes, schützenswerte Räume bleiben erhalten



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.5 Auswirkungen auf das Landschaftsbild



Quelle: Landschaftsbildbewertung im Zuge der Brücke Angersbach von 2006 (Büro Hunger)

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Das Landschaftsbild bleibt wie im heutigen Zustand unverändert erhalten. Hierzu gehört der freie Blick von Burg Wartenberg auf den Ortskern.	Ein Teil der Trasse verläuft im Einschnitt, ein anderer Teil in Dammlage. Aufgrund der Querung des geologisch bedeutsamen Lauterbacher Grabens (Überschwemmungsgebiet der Lauter) und der unmittelbaren Nähe zur Burgruine Wartenberg wird mit einer besonderen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in diesem Bereich gerechnet. Hierzu ist ein Brückenbauwerk notwendig, dieses ist im Landschaftsbild deutlich sichtbar.	Wie Variante B.	Wie Variante A, jedoch wird im Grenzbereich zwischen Wartenberg und Lauterbach der Überschwemmungsbereich der Lauter durch einen Brückenbauwerk eingeschränkt. Hier könnte durch das Brückenbauwerk eine gleiche Beeinträchtigung entstehen wie in Variante B, die jedoch aufgrund der Lage im Landschaftsbild nicht so stark sein wird.
+++ Das Landschaftsbild bleibt gewahrt.	--- Das Landschaftsbild wird beeinträchtigt.	--- Das Landschaftsbild wird beeinträchtigt.	- Das Landschaftsbild wird in geringem Maße beeinträchtigt.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.6 Potenziale für den Städtebau

Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung von Wartenberg			
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Die B254 ist mit Ihrer hohen Verkehrsbelastung und Verlärmung ein siedlungsstruktureller Hemmfaktor zur weiteren Siedlungsentwicklung. Zu nennen sind: • Unattraktive Ortsmitte ohne Verweilfunktion, viele Leerstände und Gebäude mit Renovierungsbedarf • Unattraktives Wohnen an der B254 • Fehlende klare Betonung des Versorgungsstandortes und Integration in den Siedlungskörper • Eingeschränkte Siedlungsentwicklung Bisherige Wohnerverweiterungsflächen siedelten in der Vergangenheit an den Siedlungsrandkörpern von Angersbach und Landenhausen an. Zu nennen sind u.a. die Wohnflächen westlich der Mittelpunktschule in Angersbach. Weitere Entwicklungen in dieser Richtung sind wegen den Freiraumrestriktionen nicht mehr möglich. Die Gemeinde Wartenberg hat durch die B254 nur eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten. So sind in Angersbach weitere Entwicklungen in Richtungen Landenhausen aufgrund der Verlärmung der B254 und der Lage der Ortsdurchfahrt nicht möglich.	Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehr auf der B254 besteht die Chance den Ort attraktiv als Wohnstandort weiter zu entwickeln. Hier sind vier Entwicklungspotenziale nutzbar: • Aufwertung des Wohnens in beiden Ortsteilen (Innenentwicklung) durch Renovierung und Neubau von Wohneinheiten entlang der B254 im Ortskernbereich → Werterhaltung- und Steigerung der Immobilien an der ehemaligen B254 • Aufwertung der Ortsmitte Angersbach als zentralen Dorfplatz mit Geschäften, Cafés usw.	Wie Variante B, jedoch können bei aktiver Gemeindeentwicklungsplanung weitere Potenziale genutzt werden: • Schaffung von neuen Wohngebieten in Angersbach in Richtung Landehausen an der B254 (Arrondierung des östlichen Ortsrandes von Angersbach) → Fläche für bis zu 500 zusätzlichen EW : ca. 10 bis 12 ha Mit der Herausnahme der Bundesstraße bestehen auch siedlungsstrukturelle Hemmnissen wegen der Ortsdurchfahrt. An der bisherigen B254 kann dann angebaut werden. • Neuordnung des Versorgungsschwerpunkts in Richtung GE-Gebiet Am Tiegel mit Bezug auf die OU B254.	Wie Variante A.
-- Unattraktives Wohnen durch die Verlärmung der B254 -- B254 behindert Siedlungsentwicklung	++ Weitere Potenziale für attraktives Wohnen im Ortskernbereich	++ Weitere Potenziale für attraktives Wohnen im Ortskernbereich ++ Neue Siedlungsentwicklungen möglich entlang der alten B254	-- Unattraktives Wohnen durch die Verlärmung der B254 -- B254 behindert Siedlungsentwicklung



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.7 Auswirkungen auf Folgekosten (Umwidmung)

Auswirkungen auf kommunale Folgekosten im Straßenbereich durch die Umwidmung

Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Grundsätzlich liegen die Unterhaltungen und Pflegemaßnahmen von klassifizierten Straßen bei den jeweiligen Baulastträgern. Für die Bundesstraße B254 ist der Landesbetrieb Hessen Mobil zuständig. Innerhalb der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen gibt es vielfach geteilte Baulastträgerschaften. Für die Fahrbahn ist der Bund zuständig, für die Geh- und Randflächen hingegen die Kommune. Die Kommunen kommen für die Pflege und Unterhaltung der Geh- und Randbereiche auf. Außerorts liegen die Unterhaltungskosten vollständig beim Bund.	Im Zuge der Umwidmung der Bundesstraße zur Gemeindestraße kommen neben den Geh- und Randbereichen auch noch die jährlichen Unterhaltungsaufwendungen von Fahrbahnen sowie sonstigen Anlagen hinzu (LSA-Anlagen, Brückenbauwerke usw.). Eine gutachterliche Schätzung ergab, dass auf die Gemeinde Wartenberg zusätzlich jährliche Kosten in Höhe von ca. 41,6 Tsd. EUR/a Straßenunterhaltung und 3,9 Tsd. EUR/a für die Brücke über die Altefeld anfallen werden. Für den Vogelsbergkreis kommen ca. 16 Tsd. EUR/a an Unterhaltungskosten für die zusätzlichen Kreisstraßen dazu. Im Bereich der Wiederherstellungskosten nach 40 Jahren Liegedauer sind die Herstellungskosten als Rückstellungen anzusetzen (53,5 Tsd. Euro/a für die Gemeinde Wartenberg auf einer Gesamtlänge von ca. 6 km). Darin sind für die Innerortsstraßen die Anliegerbeiträge nach KAG schon abgezogen.	Wie Variante B, jedoch verringern sich die Kosten durch ein angepasstes Umstufungskonzept, da ein größerer Anteil als Kreisstraße umgewidmet ist. Für die Gemeinde reduzieren sich die Unterhaltungskosten auf 2,3 Tsd. EUR/a. Die Unterhaltungskosten für die Brücke entfallen durch Abbruch. Im Bereich der Wiederherstellungskosten reduzieren sich die Kosten gegenüber Variante B von 53,5 Tsd. EUR/a auf 1,4 Tsd. EUR/a. Auch hier sind für die Innerortsstraßen die Anliegerbeiträge nach KAG schon abgezogen. .	Wie Variante A.
+ + Der bisherige überschaubare Unterhaltungsaufwand der Kommune bleibt erhalten.	- - Der Unterhaltungsaufwand der Kommune nimmt deutlich zu.	+ Der Unterhaltungsaufwand der Kommune nimmt nur leicht zu.	+ + Der bisherige Unterhaltungsaufwand der Kommune bleibt erhalten.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.8 Auswirkungen auf Kostenbeiträge der Anwohner (Umwidmung)

Auswirkungen der Umstufung auf Straßenerneuerung und Beiträge von den Anwohner nach dem kommunalen Abgabegesetz (KAG)

Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Grundsätzlich können auch an Bundesstraßen Beiträge von Anwohnern eingezogen werden, wenn die Straße komplett erneuert werden muss. Im Gegensatz zu den Gemeindestraße sind hier nur die Geh- und Randbereiche beitragsfähig. Der Beitragstatbestand „Erneuerung“ wurde erst im Jahre 2003 ausdrücklich in den § 8 Abs. 1 KAG eingeführt. Bis zu dem Zeitpunkt wurde die Erneuerung als „nachmalige Herstellung“, also ein Untertatbestand der Herstellung, betrachtet. Eine Erneuerung ist in Zeiträumen von 25 bis 35 Jahren erforderlich und als beitragsfähig anerkannt.	Im Rahmen der Umstufung sind die innerörtlichen Straßen wegen des überdimensionierten Zustandes (Wiederherstellung des dörflichen Charakters) umzubauen. Die Modellkostenberechnung ergaben folgende grobe Kostenschätzungen (Gemeinde): Baukosten: 2.670,0 Tsd. EUR Anteil Anlieger: 1.335,0 Tsd. EUR Anteil Gemeinde: 1.335,0 Tsd. EUR, davon Eigenanteil: 267,0 Tsd. EUR Im Durchschnitt werden pro Eigentümer ca. 8,9 Tsd. Euro Beiträge verlangt. Langfristig sind die Kosten für weitere Straßenabschnitte zu beachten (außerorts und innerorts). Hier sind Rückstellungskosten von ca. 69,5 Tsd. EUR/a bei der Gemeinde und 40,1 Tsd. EUR/a beim Kreis zu berücksichtigen. Dabei wird eine Nutzungsdauer von 40 Jahre unterstellt.	Wie Variante B, jedoch wird von einem angepassten Umbaukonzept gemäß Verkehrskonzept ausgegangen. Die Fahrbahn bleibt erhalten und durch Einbauten (Einengungen, Baumscheiben usw.) wird die Straße optisch reduziert. Die Modellkostenberechnung ergaben folgende grobe Kostenschätzungen (Gemeinde): Baukosten: 838,0 Tsd. EUR Anteil Anlieger: 379,0 Tsd. EUR Anteil Gemeinde: 383,2 Tsd. EUR, davon Eigenanteil: 91,8 Tsd. EUR Langfristig müssen auch die gleichen Kosten wie bei der Variante B auch hier mit betrachtet werden.	Wie Variante A.
+ + Beiträge der Anwohner beschränken sich nur auf Geh- und Randbereiche	- - Beiträge der Anwohner nehmen deutlich zu, da die Fahrbahnen mit zählen.	- Beiträge der Anwohner nehmen nicht so stark zu wie bei Variante B zu	+ + Beiträge der Anwohner beschränken sich nur auf Geh- und Randbereiche



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.2 Indikatoren

4.2.9 Auswirkungen auf die Flurbereinigung

Auswirkungen auf die Flurbereinigung			
Variante A (ohne die OU B254) (Beibehaltung des Ist-Zustandes)	Variante B (mit OU B254 (Umsetzung des Prognose-Planfalls 1)	Variante C (wie Variante B, jedoch mit flankierenden Maßnahmen)	Variante D (mit reduzierter Ortsumgehung OU B254 in Lauterbach)
Ohne die OU B254 ist eine Flurbereinigung nach dem Integralverfahren möglich. Die Verfahrenskosten würden vom Land Hessen getragen werden. Die Ausführungskosten müssen jedoch durch die Teilnehmergeinschaft getragen werden (öffentliche Zuschüsse von min. 55 % möglich).	Mit der OU B254 kann die Flurbereinigung nach dem Unternehmensverfahren durchgeführt werden. Für die Trasse der OU B254 kann ein Auswirkungskorridor von ca. 700 m angesetzt werden, so dass ca. 56% der Flächen für ein Integralverfahren berührt sind. Die Verfahrenskosten würden vom Land Hessen getragen werden. Die Ausführungskosten können im hohem Maße dem Unternehmen (hier die OU B254) zugewiesen werden, wenn durch ein abgestimmtes Konzept auf Seiten der Gemeinde (Verwaltung, Landwirte, Eigentümer usw.) Einigkeit vorliegt. Auch hier können für verbleibende Kosten öffentliche Zuschüsse von min. 55 % beantragt werden.	Wie Variante B.	Wie Variante A.
- Gesamte Ausführungskosten müssen von der Teilnehmerschaft alleine getragen werden.	+ Große Teile der Ausführungskosten kann dem Unternehmen zugeordnet werden.	+ Große Teile der Ausführungskosten kann dem Unternehmen zugeordnet werden.	- Gesamte Ausführungskosten müssen von der Teilnehmerschaft alleine getragen werden.



4 Synoptische Bewertung der Varianten

4.3 Synoptische Bewertung und gutachterliche Empfehlungen

Die Bewertung der Indikatoren erfolgt als gewichtete Bewertung mit Ober- und Unterkriterien. Die maximal erreichbare Punktzahl pro Indikator beträgt +3, die minimale Punktzahl liegt bei -3. Die Bewertung erfolgt zunächst getrennt auf kommunaler und regionaler Ebene und wurde am Ende zusammengefasst.

Auf kommunaler Ebene wurden für die Indikatoren Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ sowie Verkehrssicherheit die gleiche Gewichtigkeit gegeben wie für die Indikatoren Freiraum und Landschaftsbild. Insgesamt wurden hier bereits 70% der Gewichtung verteilt. Die restlichen 30% der Gewichtung fielen auf die restlichen Indikatoren. Auf kommunaler Ebene schneiden die Varianten A und D im Hinblick auf den Schutz des Freiraums und des Landschaftsbild gegenüber den Varianten B und C am besten ab. Bei den anderen Indikatoren ergeben sich bei den Varianten unterschiedliche Bewertungen.

Auf kommunaler Ebene sind die Bewertungen für die Variante A -0,1 Punkte und für die Variante B -0,4 Punkte. Die Variante D schneidet mit dem Wert von -0,5 Punkte aufgrund der Eingriffe im westlichen Bereich von Wartenberg hier am schlechtesten ab. Am günstigsten ist die Variante C mit +0,5 Punkte, da hier durch ergänzende Maßnahmen bessere Entwicklungsmöglichkeiten für die Kommune und durch ein anderes Umstufungskonzept die Folgekosten gegenüber der Variante B minimiert werden können.

Die Bundesstraße B254 und die Maßnahme OU B254 ist dabei nicht ausschließlich lokal zu betrachten. Im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde für die OU B254 ein Kosten-Nutzen-Wert von 2,4 erreicht. Für die Variante D wurde eine solche NKU-Bewertung vereinfachend vorgenommen. Hier halbiert sich der Wert auf 1,2 und es könnte sein, dass im weiteren Verfahren durch steigende Baukosten der NKU-Wert unter 1 gedrückt wird.

Im Hinblick auf die regionale Bewertung mit den Indikatoren Verkürzung der Fahrzeiten/Verkehrsaufwand sowie Sicherung der Wirtschaftsstandorte zeigt sich, dass aufbauend auf den Ergebnissen der NKU-Bewertung die Varianten B und C deutlich überwiegen.

Führt man die Ergebnisse aus der kommunalen mit den regionalen Ergebnissen, unter Beachtung einer höheren Gewichtung der kommunalen Ergebnisse, zusammen, so wird die Variante C empfohlen.

Synoptisches Bewertungsverfahren							
	Oberkriterium	Unterkriterium	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	
Kommunale Ebene							
Auswirkungen auf den Schutzgut Mensch (Lärm und Schadstoffe)	25,0%		-3,0	2,0	2,0	-3,0	
Lärm		90,0%	-3,0	2,0	3,0	-3,0	
Schadstoffe		10,0%	-3,0	2,0	2,0	-3,0	
Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit	10,0%		-3,0	2,3	3,0	-3,0	
Unfälle		40,0%	-3,0	2,0	3,0	-3,0	
Querbarkeit der B254 und Sicherheit im Bereich Nahbereichsmobilität		30,0%	-3,0	2,0	3,0	-3,0	
Auswirkungen auf den Radverkehr auf der bisherigen B 254		30,0%	-3,0	3,0	3,0	-3,0	
Auswirkungen auf den Erhalt des Versorgungsstandortes in Wartenberg	5,0%		-1,1	-1,7	1,1	-1,1	
Auswirkungen auf die heutigen Strukturen		30,0%	1,0	-1,0	-1,0	1,0	
Attraktivitätspotential Versorgungsstandort		70,0%	-2,0	-2,0	2,0	-2,0	
Auswirkungen auf den Freiraum	25,0%		3,0	-3,0	-2,0	1,6	
Nutzung Freiraum		60,0%	3,0	-3,0	-2,0	2,0	
Nutzung schützenswerte Räume		40,0%	3,0	-3,0	-2,0	1,0	
Auswirkungen auf das Landschaftsbild	10,0%		3,0	-3,0	-3,0	1,7	
Landschaftsbild im Bereich Burgruine Wartenberg		70,0%	3,0	-3,0	-3,0	2,0	
Sonstige Landschaftsbilder		30,0%	3,0	-3,0	-3,0	1,0	
Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung von Wartenberg	10,0%		-2,1	2,0	3,0	-2,1	
Auswirkungen auf Wohnstandort (Attraktivität)		30,0%	0,0	2,0	3,0	0,0	
Entwicklungsmöglichkeiten im Wohnbereich		70,0%	-3,0	2,0	3,0	-3,0	
Auswirkungen auf kommunale Folgekosten im Straßenbereich durch die Umwidmung	5,0%		2,0	-2,0	-1,0	2,0	
Unterhaltungsaufwand durch Kommune		80,0%	2,0	-2,0	-1,0	2,0	
Auswirkungen auf Erneuerungsaufwand		20,0%	2,0	-2,0	-1,0	2,0	
Auswirkungen der Umstufung auf Straßenerneuerung und Beiträge von den Anwohner	5,0%		2,0	-1,0	-1,0	2,0	
Kostenaufwand für Anlieger		100,0%	2,0	-1,0	-1,0	2,0	
Auswirkungen auf die Flurbereinigung	5,0%		0,0	0,0	0,0	0,0	
Kostenaufwand für Eigenbeteiligung von Maßnahmen		50,0%	-3,0	3,0	3,0	-3,0	
Notwendigkeit einer Flurbereinigung		50,0%	3,0	-3,0	-3,0	3,0	
Bewertung auf kommunaler Ebene	100,0%		-0,1	-0,4	0,5	-0,5	
Regionale Ebene							
Verkürzung der Fahrzeiten und Fahrwege	50,0%		-1,0	1,0	1,0	-1,0	
Erreichbarkeit der Mitte- und Oberzentren		70,0%	-1,0	1,0	1,0	-1,0	
Reduzierung der Fahrzeiten und Fahrwege		30,0%	-1,0	1,0	1,0	-1,0	
Sicherung der Wirtschaftsstandorte durch verbesserte Erreichbarkeit	50,0%		-1,8	2,4	2,4	-1,8	
im Personenverkehr		60,0%	-1,0	2,0	2,0	-1,0	
im Wirtschafts- und Güterverkehr		40,0%	-3,0	3,0	3,0	-3,0	
Bewertung auf regionaler Ebene	100,0%		-1,4	1,7	1,7	-1,4	
Gewichtete Bewertung							
Gewichtung Ergebnisse der kommunalen Bewertung	70,0%		-0,1	-0,4	0,5	-0,5	
Gewichtung Ergebnisse der regionalen Bewertung	30,0%		-1,4	1,7	1,7	-1,4	
			-0,5	0,3	0,8	-0,8	



5 Handlungskonzept für Wartenberg

Die synoptische Bewertung ergab, dass die Variante C am günstigen bzw. vorteilhaftesten für die Gemeinde Wartenberg abgeschnitten hat. Betrachtet man die Ergebnisse der kommunalen Bewertung so haben die Varianten A und B gleich „ungünstig“ abgeschnitten. Einer Umsetzung der OU B254 ohne flankierende bzw. angepasste Maßnahmen wie in der Variante C sollte von der Kommune im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zugestimmt werden. Die mit der Umstufung verbundenen Übernahme der Bundesstraße und den damit einhergehenden Kosten kann von der Gemeinde Wartenberg nicht zusätzlich dauerhaft gestemmt werden. Der Bund bzw. Hessen Mobil bekommt mit der OU B254 eine völlig neue Straßenverkehrsanlage und übergibt die alte B254 in die Verantwortlichkeit der Gemeinde Wartenberg.

Aufbauend auf der Variante C soll daher die Zustimmung der Gemeinde Wartenberg bezüglich der OU B254 im Planfeststellungsverfahren davon abhängig gemacht werden, dass die nachstehenden Ziele und Maßnahmen auch zeitgleich umgesetzt werden:

1. Erstellung eines neues Umstufungskonzeptes mit folgenden Angaben:

- Die Landenhäuser/Angerbacher Straße zwischen Angersbach (ab Einmündung „Am Tiegel“) und Landenhausen bis zur geplanten Kreisstraße (Salzschlirfstraße) wird zu einer Kreisstraße umgestuft.
Grund:
 - überkreisliche Anbindung Bad Salzschlirf nach Angersbach gemäß Definition § 3 HStrG
 - Trasse für den überregionalen Busverkehr (ÖPNV)
- Die Lauterbacher Straße/Fuldaer Straße zwischen Angersbach und Lauterbach wird als Kreisstraße eingestuft. Es wird empfohlen die Zufahrt (Landesstraße) zur geplanten OU B254 an der Stadtgrenze Lauterbach/Wartenberg nicht zu bauen (Knoten 3).
Grund:
 - Trasse für den überregionalen Busverkehr (ÖPNV)
 - überkreisliche Anbindung Lauterbach nach Angersbach gemäß Definition § 3 HStrG
 - überregionale Trasse für den Radverkehr
 - Die Zufahrt zur OU B254 wird aus der Sicht von Wartenberg nicht benötigt. Diese Zufahrt macht nur Sinn, wenn die OU B275 gebaut wird und sollte erst dann umgesetzt werden, wenn die OU B275 realisiert wird.
- Abriss der Brücke Altefeld**
Die B254 ab der Einmündung „Zum Sportzentrum“ wird bis kurz vor der Brücke Altefeld zu einem Wirtschaftsweg (Breite: ca. 3,50 m) reduziert. Die Brücke Altefeld wird abgerissen und renaturiert. Die B254 zwischen der geplanten Kreisstraße (Salzschlirfstraße) und der Einmündung „Zum Sportzentrum“ wird zu einer Gemeindestraße heruntergestuft. Die B254 bis zur ehemaligen Brücke als Wirtschaftsweg dargestellt (Halbierung der Fahrbahnfläche).
Grund:
 - Die Trasse und die Brücke über die Altefeld wird von der Gemeinde Wartenberg verkehrlich nicht benötigt. Es existieren heute Wirtschaftswege zwischen Landenhausen und Mös mit einer Brücke über die Altefeld in Mös selbst, die im Zuge der Unternehmensflurbereinigung auf einem Teilstück asphaltiert werden kann.
- Die Straße „Am Tiegel“ verbleibt als Gemeindestraße.**

Mit diesem Umstufungskonzept würden 0,35 km zusätzliche Straße (alte B254) in Gemeindeverantwortung und 5,11 km in kreislicher Verantwortung übergehen und insgesamt 1,23 km Bundesstraße mit Brücke werden eingezogen. Die Kosten für die Einziehung der Straße und Brücke sowie Renaturierung übernimmt der Baulastträger der B254.



5 Handlungskonzept für Wartenberg (Fortsetzung)

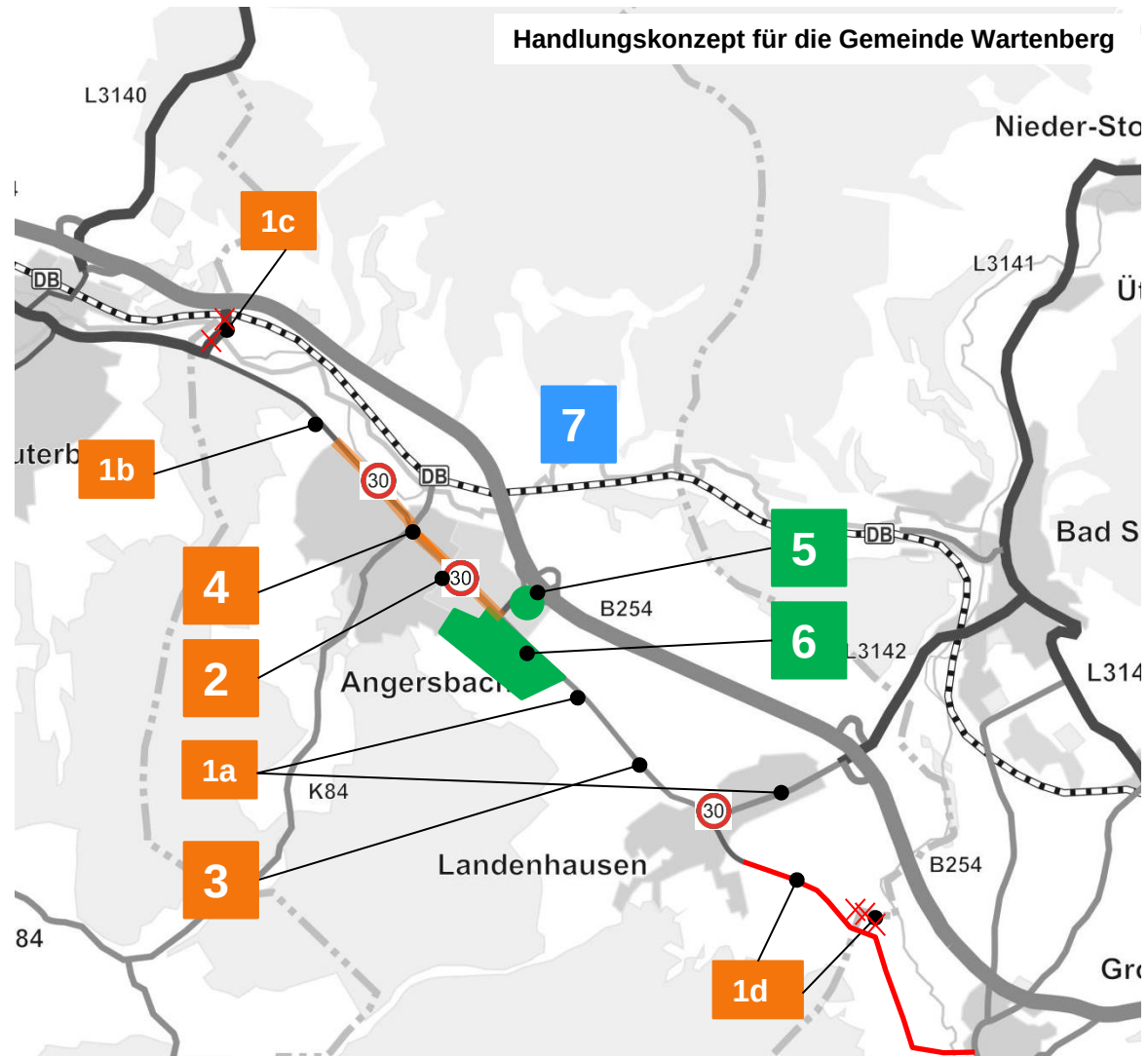
2. **Einholung einer grundsätzlichen Zustimmung von der oberen Verkehrsbehörde (Vogelsbergkreis) bezüglich einer vollständigen Begrenzung der Geschwindigkeiten auf 30 km/h innerorts in Angersbach und Landenhausen (darin sind auch die zusätzlichen Kreisstraßen innerorts enthalten)**
3. **Errichtung eines Radschutzstreifens außerorts zwischen Angersbach und Landenhausen**
 - Förderung der Maßnahmen durch das Land Hessen im Sinne der Radverkehrsförderung
 - Markierungsarbeiten auf der künftigen Kreisstraße
4. **Förderung der Kosten für den optimierten Umbau der Verkehrsflächen in den Innerortsbereichen sowie für den Vollumbau des Ortskernbereiches**
 - Erstellung einer Entwurfsplanung und Einreichung der Planunterlagen als Förderantrag beim Land Hessen (Programm Dorferneuerung) und Bewilligung der Maßnahmen zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses.
 - Bei einer Übergabe der Straße vom Bund zur Gemeinde muss dieser dafür Sorge tragen, dass die Straßen in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden. Die Grundlage dafür ist eine Straßenbewertung, die nach Bewertungskriterien des Bundes aufgestellt wird.
 - Die Kosten für die Entwurfsplanung sind auch vom Land Hessen im Rahmen der Dorferneuerung zu fördern.
5. **Schaffung eines Baufeldes für einen Vollversorgungstandort an der Straße „Am Tiegel“ bzw. im Umfeld des Knotenpunktes 4 an der OU B254**
 - Mögliche Standortverlagerung und Erweiterung für REWE oder für andere Unternehmen (Zielgröße: ca. 1.600 m² VK)
 - Abklärung der regionalen Zustimmung für ein solches Vollversorgungstandortes beim RP Gießen und Land Hessen
 - FNP-Änderungsverfahren und vorbereitende Bauleitplanung
6. **Schaffung von Wohnbaufeldern für ein Wohnflächenbedarf von 10 bis 12 ha an der Landenhäuser Straße als Erschließungsstraße**
 - Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes und Abstimmung mit den übergeordneten Planungsbehörden bezüglich der Zustimmung der Flächenentwicklung für Wohnen
 - Änderung des Flächennutzungsplanes und Erstellung von Bebauungsplänen bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne (V+E-Pläne)
 - Abstimmung mit dem Vogelsbergkreis und anderen übergeordneten Planungsträgern
7. **Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens**
 - Verfahren wird von Amt für Bodenmanagement durchgeführt
 - Aufgrund des hohen Anteils der Auswirkungen der B254 an der gesamten Flächenkulisse, sollte das Land Hessen für Umsetzungsmaßnahmen Fördermittel für Maßnahmen außerhalb der OU B254 bereitstellen.
 - Im Vorfeld: Erstellung eines abgestimmtes Konzeptes auf Seiten der Gemeinde (Verwaltung, Landwirte, Eigentümer usw.)



5 Handlungskonzept für Wartenberg

Darstellung der Maßnahmen in Stichworten:

- 1a Umstufung Landenhäuser Straße und Salzschrifer Straße zur Kreisstraße
- 1b Umstufung Lauterbacher Straße/Fuldaer Straße zur Kreisstraße
- 1c Verzicht auf die Anbindung an der OU B254 an der Gemeindegrenze Wartenberg/Lauterbach
→ Anbindung erst im Zuge der OU B275 sinnvoll.
- 1d Abbruch Brücke Altefeld und Rückbau B254 am Straße „Am Sportzentrum“ als Wirtschaftsweg mit Anbindung an Müs über Brücke über die Altefeld in Müs selbst
- 2 Tempo 30 in beiden Ortbereichen in Wartenberg
- 3 Radschutzstreifen auf der Landenhäuser Straße
- 4 Förderung der Kosten für den optimierten Umbau der Verkehrsflächen in den Innerortsbereichen sowie für den Vollumbau des Ortskernbereiches
- 5 Schaffung eines Baufeldes für einen Vollversorgungstandort an der Straße „Am Tiegel“ bzw. im Umfeld des Knotenpunktes 4 an der OU B254
- 6 Schaffung von Wohnbaufeldern/Gewerbe für ein (Wohn-)Flächenbedarf von 10 bis 12 ha an der Landenhäuser Straße als Erschließungsstraße
- 7 Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens





Teil B: Ergänzungen zum Gutachten

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Zur Überprüfung der Verkehrsdaten aus der Verkehrsuntersuchung von 2014 von Modus-Consult wurde im August 2017 eine eigenständige Verkehrszählung auf der B254 durchgeführt. Diese setzt sich aus zwei Bereichen zusammen:

- Kordonzählung bezüglich der Zusammensetzung des Verkehrs und Ermittlung des Durchgangsverkehrs
- Querschnittszählungen zur Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens

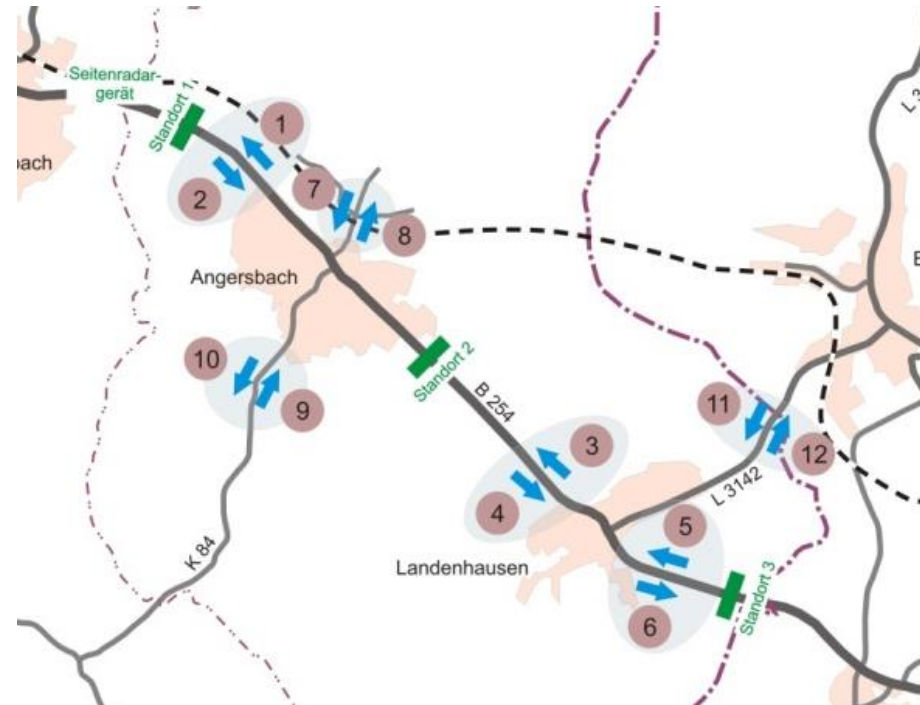
Mithilfe der **Kordonzählung** konnte geprüft werden, ob sich die vom Büro Modus Consult ermittelten Werte zur Verkehrsverlagerung im Zuge der Realisierung der Ortsumgehung bestätigen. Anhand der Ergebnisse konnten Aussagen über die Menge der Durchgangsverkehre getroffen werden. Außerdem ist eine Abschätzung hinsichtlich der Höhe der Verkehrsverlagerung bei einem Bau der Ortsumgehung möglich.

Die Kordonzählung hat am Dienstag, den 22.08.2017, stattgefunden. Insgesamt wurden bis zu sechs Kordonstellen definiert, die teilweise mit zwei Personen besetzt wurden. Hier standen 16 Personen aus den beiden Bürgerinitiativen „Pro Lebensraum Wartenberg“ und „Bürger Bündnis lebenswertes Wartenberg“ zur Verfügung. Diese wurden auf die festgelegten Zählstellen verteilt. Die Kordonzählung fand in der Zeit vom 06:45 Uhr bis 09:15 Uhr sowie von 15:45 Uhr bis 18:15 Uhr statt. Die Kennzeichen wurden anonymisiert (ohne Ortsbezug) notiert und in 5-Minuten-Intervallen zeitlich zugeordnet.

Neben der Kordonzählung wurden auch **Querschnittszählungen** durchgeführt. An drei Stellen auf der B254 wurden Seitenradargeräte aufgestellt, die den Verkehr vom 21.08 bis 27.08.2017 rund um die Uhr in beide Richtungen getrennt erfasst haben. Zusätzlich wurden die unterschiedlichen Fahrzeuggrößen (Pkw, Lkw) mit aufgenommen.

Anhand der Daten aus der Querschnittszählung wurde das durchschnittliche Tagesverkehrsaufkommen für den Werktag (DTVw in Kfz/24h) ermittelt. Zudem wurde auch der wöchentliche DTV (Mo-So) ermittelt. Anhand der DTV-Werte aus den Zählungen wurden anschließend die Ergebnisse der Kordonzählung hochgerechnet.

Standorte der Seitenradargeräte (Standort 1 bis 3) sowie die Kordonzählstellen



Standort Seitenradargerät auf der B 254 (Standort 1)



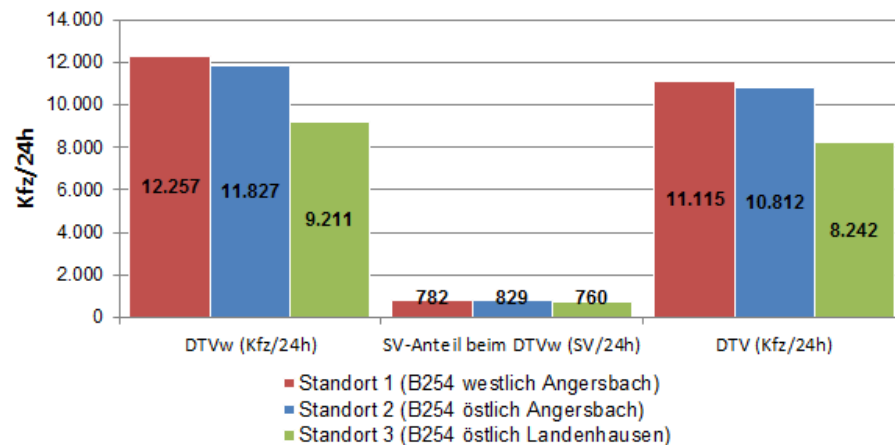
B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.2 Ergebnisse der Querschnittszählungen

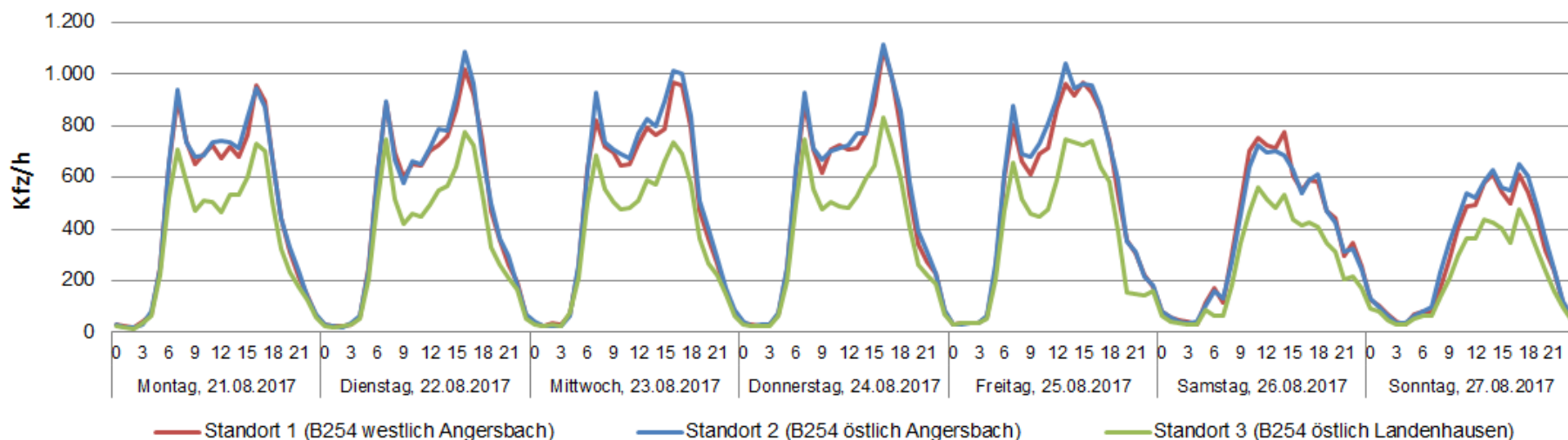
Die unten stehende Abbildung zeigt die Ergebnisse der 24-Stunden-Zählungen an allen Wochentage auf. Darauf aufbauend wurde das durchschnittliche werktägliche Tagesverkehrsaufkommen (DTVw) ermittelt (siehe rechte Abbildung). Die höchsten Belastungen treten an Standort 1 (Angersbach in Richtung Lauterbach) auf. Am geringsten sind die Werte östlich von Landenhausen (Standort 3).

Eine Hochrechnung auf Jahresdurchschnittswerte ist wegen fehlender Hochrechnungsfaktoren aus dem HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßen der FGSV) nicht mehr möglich. Erfahrungsgemäß dürften die Zählergebnisse jedoch etwas unter dem Jahrdurchschnitt liegen, da in den Sommermonaten weniger Beschäftigte urlaubsbedingt unterwegs sind.

Tagesverkehrsaufkommen und SV-Anteil der drei Standorte an der B254



Tagesganglinie von Montag, den 21.08.17 bis Sonntag, den 27.08.17 in Kfz/h je Standort an der B254





B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.2 Ergebnisse der Kordonzählungen

Die Auswertung der Kordonzählungen ergab, dass je nach Richtung ein Anteil von 83,5 bzw. 86,2% der Verkehre reine Durchgangsverkehre darstellen.

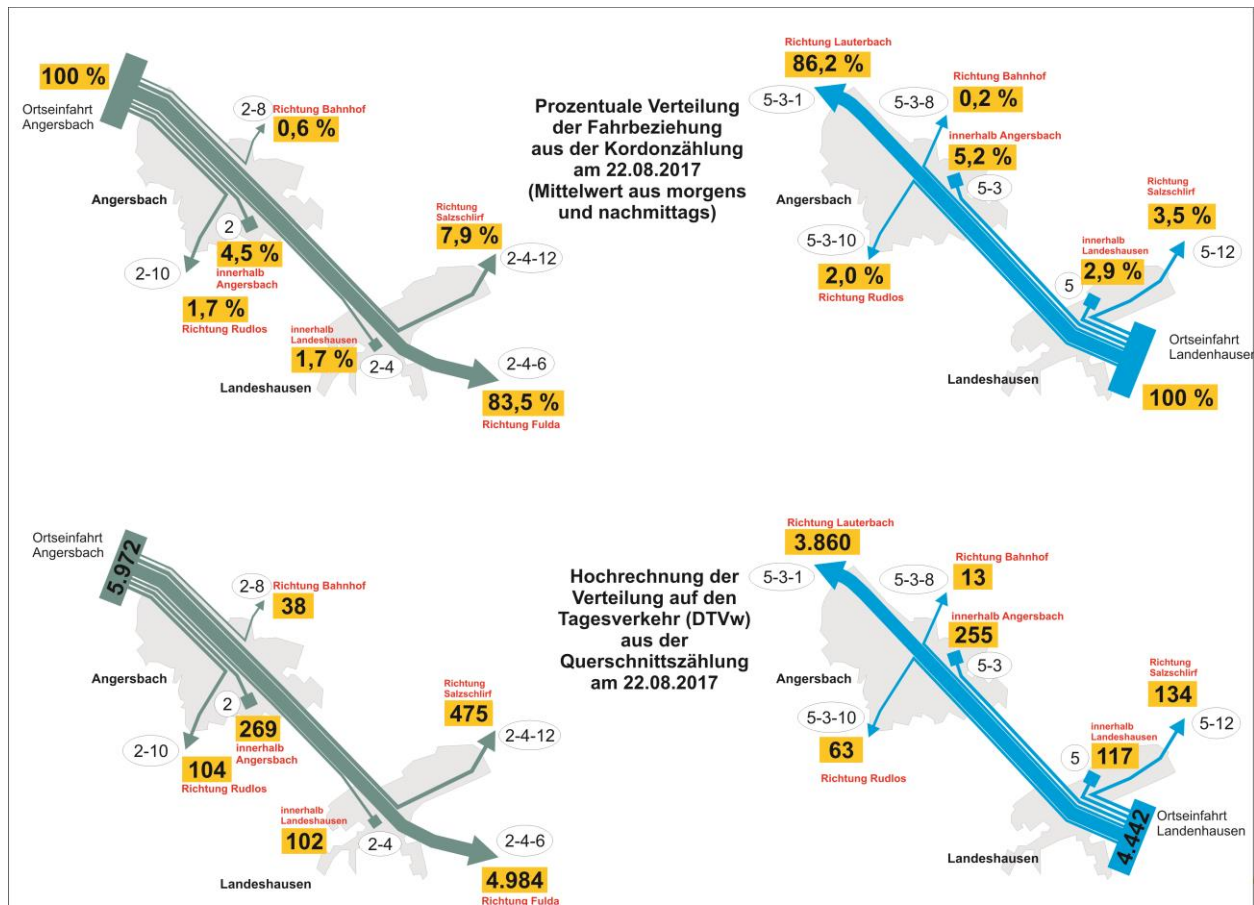
Bezogen auf den Tagesverkehr (DTVw in Kfz/24h) für die Tage Montag bis Freitag ergeben sich folgende Durchgangsverkehre:

- Standort 1 (B254 westlich Angersbach):
12.257 Kfz/24h, davon ca. 10.200 Kfz/24h Durchgangsverkehr
- Standort 3 (B254 östlich Landenhausen):
9.211 Kfz/24h, davon ca. 7.900 Kfz/24h Durchgangsverkehr

Mit der Errichtung der OU B254 würden nicht nur die o.g. Durchgangsverkehre verlagert werden, sondern auch weitere Fahrbeziehungen (u.a. Richtung Salzschlirf) auf Teilabschnitte der B254 auf verlegt werden:

- aus westlicher Richtung: → 93,1% des Gesamtverkehrs auf der B254 in der Ortsdurchfahrt Angersbach
- aus östlicher Richtung: → 97,1% des Gesamtverkehrs auf der B254 in der Ortsdurchfahrt Landenhausen
- innerhalb Angersbach im Bereich REWE:
aus westlicher Richtung: → 93,1%
aus östlicher Richtung: → 89,7%

Anhand der Kordonzählung wird die hohe Verlagerungswirkung der geplanten OU B254 deutlich.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Zusammensetzung des Verkehrs auf der B 254 in Wartenberg

Ergebnisse und Hochrechnung der Zählungen am 22.08.2017
- Kordonzählungen in der Zeit von 6:15 bis 9:15 und 15:45 bis 18:5 Uhr
- Querschnittszählungen in der Zeit vom 21.08. bis 27.08.2017 mit drei Seitenradargeräte

Stand: 09/2017



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.2 Fazit und Empfehlungen aus der Sicht Verkehr

Die Zählungen im August 2017 bestätigen im wesentlichen die Ausgangszahlen der Verkehrsuntersuchung zur OU B254 vom Büro Modus-Consult aus dem Jahre 2014.

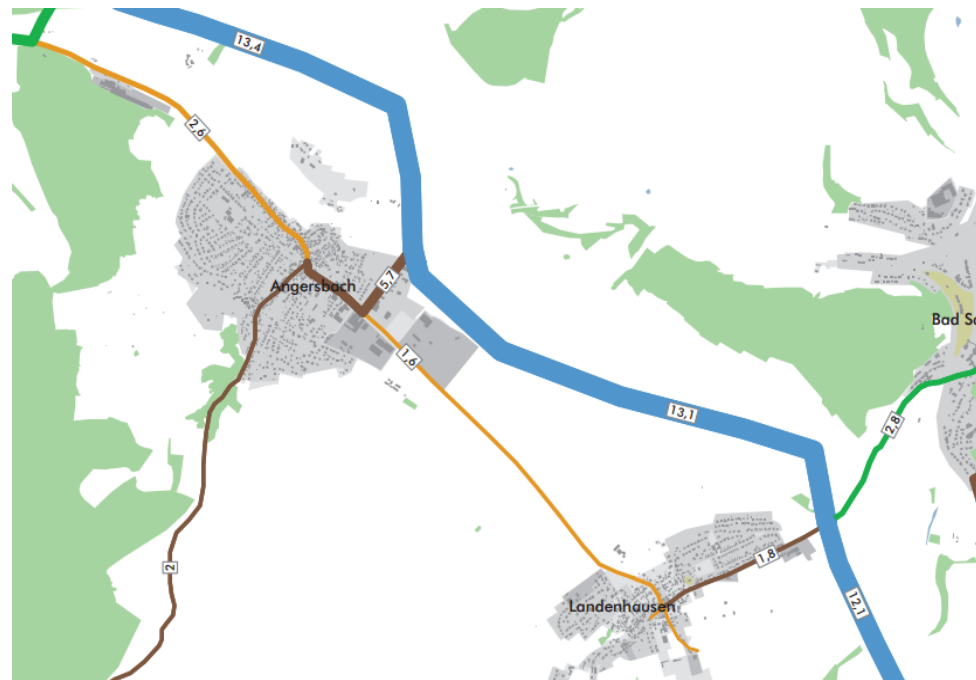
Geringe Abweichungen sind immer gegeben, da für die Verkehrsuntersuchung von 2014 die Zählungen im Monat Oktober durchgeführt worden sind, während die Zählungen 2017 im August kurz nach den Sommerferien durchgeführt worden sind.

Tendenziell ist jedoch davon auszugehen, dass die jahresdurchschnittlichen Verkehrsbelastungen höher liegen. Die Straßenverkehrszählungen für 2015 (SVZ 2015) ergaben sogar noch höhere Werte:

- Angersbach – Landenhausen mit 12.779 Kfz/24h
- Landenhausen – Großenlütder mit 11.217 Kfz/24h

Die Zuwachsraten für den Prognosenußfall 2025 sind aus der Sicht des Gutachters recht moderat gewählt und auch plausibel.

Anhand der Verkehrszahlen von 2017 wurde auch geprüft, ob die Verlagerungseffekte im Prognosefall 2025 vom Büro Modus-Consult auch zutreffend sind. Bis auf den Abschnitt Landenhausen – Großenlütder sind die Werte nahezu identisch. Der Abschnitt Landenhausen – Großenlütder ist in unserer Berechnung zu niedrig angesetzt, da wegen Fehlen eines Verkehrsmodells die Berechnung des großräumigen und regionalen Bündelung nicht möglich war. Daher gehen wir auch davon aus, dass die Kfz-Belastung auf dem Abschnitt Landenhausen – Großenlütder mit 12.100 Kfz/24h zutreffend ist.



		Ist-Zustand	Prognose- Nullfall (2025)	Planfall 2025 (neue Trasse B254)	Planfall 2025 (alte Trasse B254)
		Kfz/d (DTWw)	Kfz/d (DTWw)	Kfz/d (DTWw)	Kfz/d (DTWw)
Daten aus Gutachten Modus	Lauterbach – Angersbach	13.200	14.500	13.400	2.600
	Angersbach – Landenhausen	12.100	13.500	13.100	1.600
	Landenhausen - Großenlütder	9.700	11.100	12.100	-
Daten aus der aktuellen Verkehrszählung im August 2017 und Hochrechnung	Lauterbach – Angersbach	12.300	13.500	12.600	2.800
	Angersbach – Landenhausen	11.800	13.200	12.600	1.600
	Landenhausen - Großenlütder	9.200	10.500	9.996	-

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.3 Verkehrskonzept für die ehemalige Ortsdurchfahrt

Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs auf der B254 durch die Ortsumgehungsmaßnahme sind die Straßenverkehrsanlagen auf der Lauterbacher Straße und Landenhäuser Straße für den verbleibenden Verkehr überdimensioniert. Hier ist ein angepasster Umbau erforderlich. Ein vollständiger Umbau der alten B254 ist aufgrund des guten Zustands der Fahrbahn nicht erforderlich.

Nachfolgend ist für den Ortsteil Angersbach für die alte B254 ein Umbauvorschlag aufgezeigt. Hierzu sind zudem die Kosten benannt worden:

Abschnitt A: Ortseingang Angersbach bis Goethestraße

Abschnitt B: Lauterbacher Straße zwischen Goethestraße und Gräßteweg

Abschnitt C: Lauterbacher Straße zwischen Gräßteweg und Bahnhofsstraße

Abschnitt D: Lauterbacher Straße/Landenhäuser Straße zwischen Bahnhofsstraße und Stangenweg

Abschnitt E: Landenhäuser Straße zwischen Stangenweg und Im Tiegel

Abschnitt F: Landenhäuser Straße bis Ortseingang Angersbach



Beispiel einer Ortseinfahrt durch eine Verschwenkung mit Mittelinsel (Assenheim)



Beispiel einer Ortseinfahrt durch eine Verschwenkung mit Mittelinsel (Assenheim)



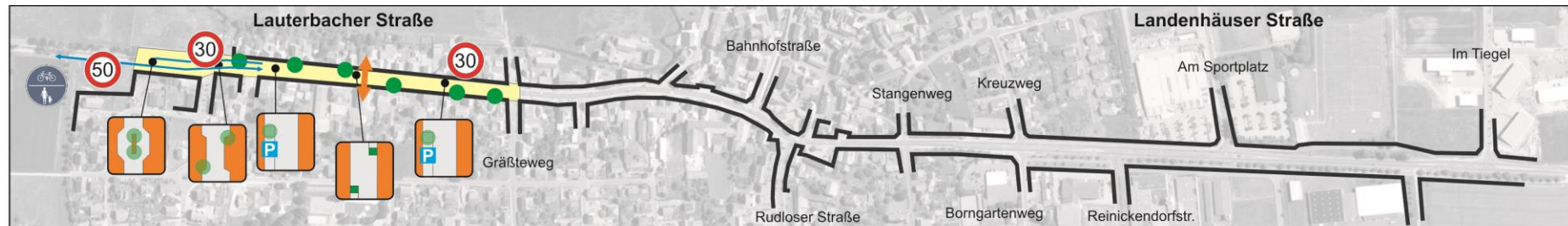
Beispiel einer Ortseinfahrt durch eine Verschwenkung (Weetzen)



Beispiel für Baumscheiben mit Längsparker auf bestehende Fahrbahnen (Graz)

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.3 Maßnahmenkonzept Ortsdurchfahrt Angersbach



Die Lauterbacher Straße kann vom Fahrbahnaufbau erhalten bleiben, daher ist ein grundlegender Ausbau nicht notwendig. Die Fahrbahnbreite beträgt heute ca. 7,00 m.

Im Abschnitt A sind folgende Maßnahmen sinnvoll:

- Errichtung einer Ortseinfahrt (Begrenzung von 70 km/h auf 50 km/h) durch Verschwenkung mit Mittelinsel für Radfahrer
→ Überleitung in den einseitigen komb. Geh- und Radweg auswärts

Um den Straßenraum verträglicher zu gestalten, sind im Abschnitt B folgende punktuelle Maßnahmen sinnvoll:

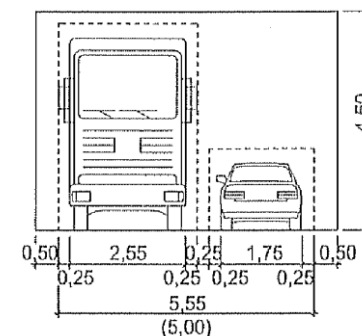
- Fahrbahndecke bleibt erhalten
- Errichtung einer Fahrbahnverengung als Querungshilfe

und zur Betonung des Beginns der 30 km/h

- Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes von 7,00 m auf 5,00 m (Begegnungsfall Lkw/Pkw) mit reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) durch:
 - Errichtung von Baumscheiben am Fahrbahnrand zur Errichtung von straßenbegleitenden Parken (einseitig)
 - Wechsel des straßenbegleitenden Parkens durch Versatz (Baumscheiben)

Kosten:

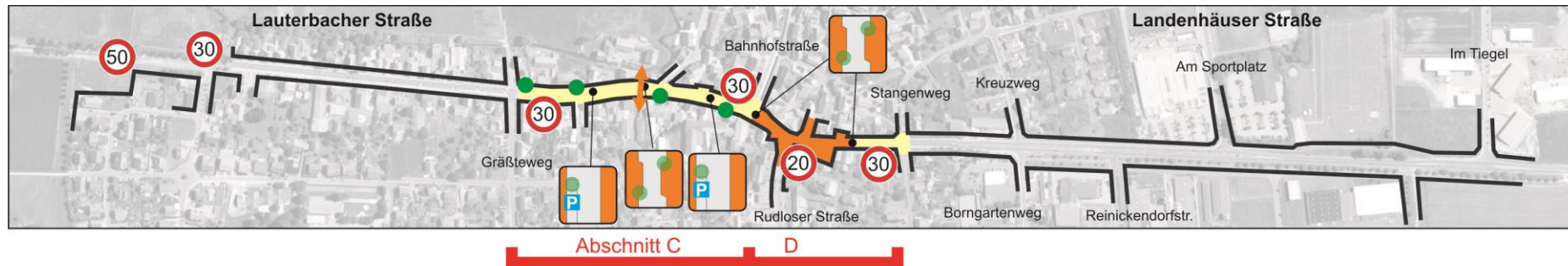
- Abschnitt A: ca. 92 Tsd. EUR (brutto)
- Abschnitt B: ca. 50 Tsd. EUR (brutto)



Begegnungsfall Lkw/Pkw nach RSt 06

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.3 Maßnahmenkonzept Ortsdurchfahrt Angersbach



Die Lauterbacher Straße im Ortskernbereich soll im Abschnitt C wie im Abschnitt B punktuell angepasst werden. Der Abschnitt D soll im Sinne einer Aufwertung der Dorfmitte zu einer „Shared-Space-Fläche“ mit Tempo 20 umgebaut werden. Folgende Maßnahmen sind im Abschnitt D sinnvoll:

- Umbau der Straße zu einem verkehrsberuhigten Dorfzentrum mit 20 km/h (shared space)
- Neuordnung des Parkens im Bereich Rathaus
- Minikreisel mit einem Durchmesser von 13 m
- Schaffung von zusätzlichen Kurzzeitparkplätzen für Ansiedlung von Geschäften in der Ortsmitte

- Abbau der Fußgänger-LSA
 - Zentrale Haltestelle durch zwei Buskaps
- Bis zum Stangenweg ist dann die Landenhäuser Straße analog zum Abschnitt B umzugestalten.

Kosten:

- Abschnitt C: ca. 63 Tsd. EUR (brutto)
- Abschnitt D: ca. 600 Tsd. EUR (brutto)



Umbauvorschlag Ortskern



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.3 Maßnahmenkonzept Ortsdurchfahrt Angersbach

Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs auf der B254 besteht die Möglichkeit, den zentralen Bereich von Angersbach im Hinblick auf den Straßenraum deutlich aufzuwerten und wieder eine erlebbare „Dorfmitte“ zu schaffen.

Hierzu wird das Prinzip des „Shared Space“ aufgegriffen. Dieses sieht eine weiche Separation der Verkehrsflächen vor. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h soll die „Dorfmitte“ für Fußgänger und Bewohner leicht querbar sein.

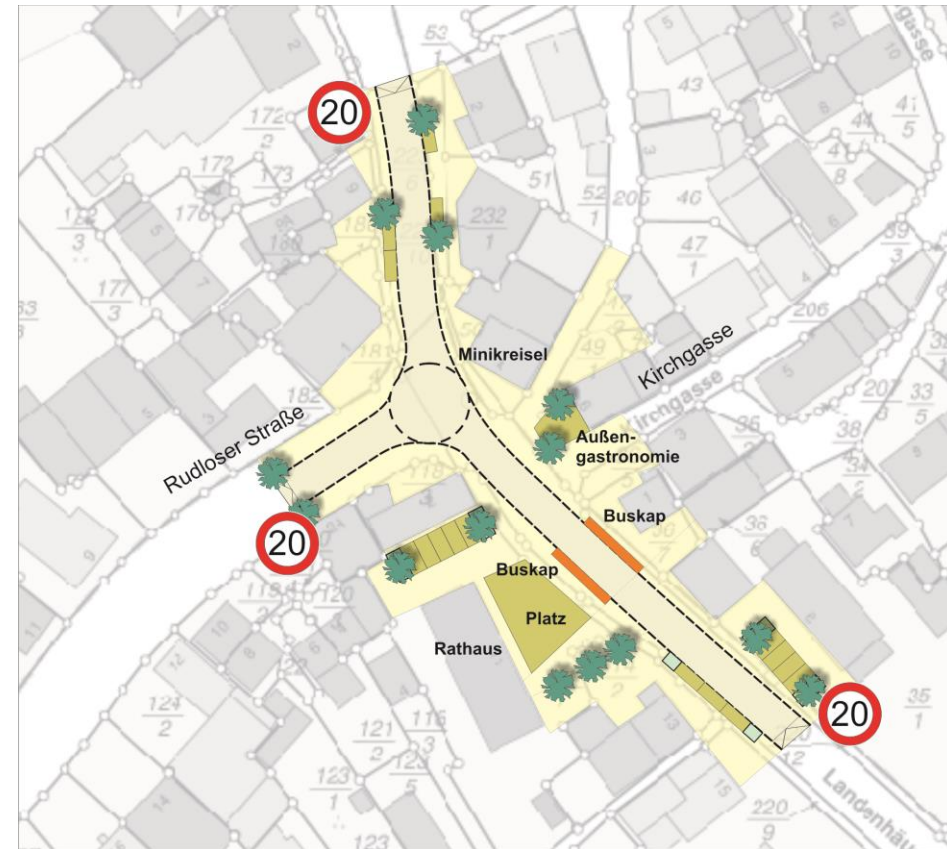
Für den MIV (Pkw, Lkw und Bus) verbleibt eine Fahrgasse von 6,00 m. Die Busse halten am Buskap auf der Fahrbahn.

Durch farbliche Gestaltungen sollen die Stellplätze hervorgehoben werden. Zudem werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, die dazu beitragen sollen, dass sich kleinteilige Geschäfte und Gastronomie in der Ortsmitte ansiedeln können. Begünstigt wird dies durch die Einbindung des Rathauses.

Fläche: ca. 3.300 m²

Umbaukosten: 180 Euro pro m²

Gesamtkosten: ca. 600 Tsd. EUR



Beispiel: Dorfplatz
Asslar-Werdorf

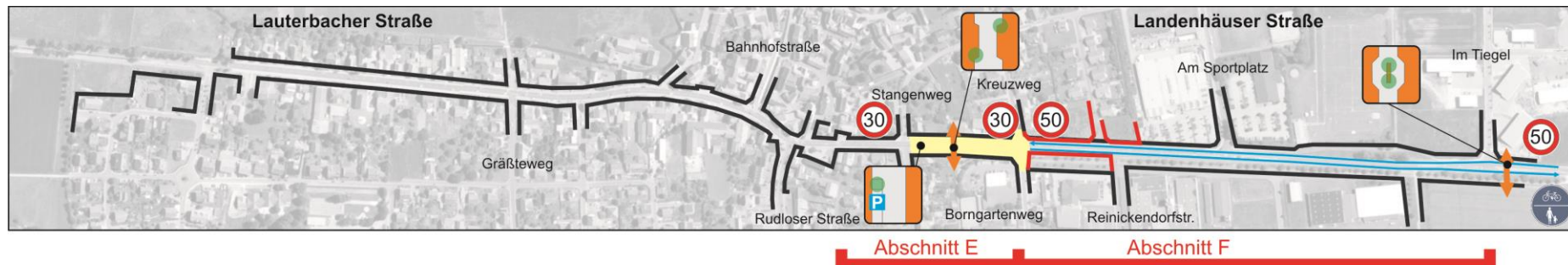


Links:
Einfahrt von
Landenhausen kommend
Rechts: Fußgänger-LSA
am Rathaus



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.3 Maßnahmenkonzept Ortsdurchfahrt Angersbach



Die Landenhäuser Straße wird im Abschnitt E analog wie die Abschnitte B und C umgestaltet. Für den Fall, dass REWE expandieren möchte, sollte hierzu die Ladenfront näher an die Straßen rücken, um auch eine Torwirkung zu schaffen.

Der Abschnitt F bleibt in seinem Bestand erhalten. Grundsätzlich sollte vom Ortseingang bis zum Kreuzweg ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m anlegt werden, um damit auch die Fahrbahn auf diesem Abschnitt optisch deutlich zu reduzieren.

Am Ortseingang ist analog wie im Abschnitt A eine Verschwenkung mit einer Mittelinsel zu errichten.

Diese wird auch als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer erbaut. Auf der westlichen Seite der Landenhäuser Straße soll ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m bis zur Einmündung „Am Tiegel“ geschaffen werden.

Kosten:

- Abschnitt E: ca. 34 Tsd. EUR (brutto)
- Abschnitt D: ca. 250 Tsd. EUR (brutto)



Radfahrstreifen



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.4 Maßnahmenkonzept außerhalb der Ortsdurchfahrten

Außerorts ist die B254 als Straße ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen (max. 100 km/h) ausgewiesen. An den Knotenpunkten ist die Geschwindigkeit hingegen auf 70 km/h begrenzt.

Mit der Errichtung der OU B254 ist jedoch die Straße zwischen Angersbach und Landenhausen aufgrund des starken Rückgangs der Verkehrsbelastungen von 13.500 Kfz/24h im Nullfall 2025 auf 1.600 Kfz/24h im Planfall 2025 (mit OU B254) überdimensioniert.

Vom baulichen Zustand her weist die Straße außerorts keine augenscheinlichen Schäden auf und wird aufgrund des deutlichen Lkw-Rückgangs (1.600 Lkw/24 im Nullfall 2025 auf 10 Lkw/24h im Planfall 2025) auch keine substantielle Verschlechterung erfahren.

Um ohne große bauliche Maßnahmen den überdimensionierten Querschnitt zwischen den Ortsteilen Angersbach und Landenhausen verkehrsgerecht zu reduzieren, empfiehlt sich die Errichtung von Radschutzstreifen mit farblicher Betonung.

Die Straße bleibt weiterhin mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h beschildert. Besonderheiten sind dabei nicht nur die Außerortslage und die höhere Kfz-Geschwindigkeit, sondern auch, dass nur ein Fahrstreifen zwischen den Schutzstreifen übrigbleibt. Damit müssen die Kfz im Fall einer Begegnung auf die Schutzstreifen ausweichen. Ähnlich wird dies bereits länger auf Landstraßen in den Niederlanden praktiziert sowie in einigen Gemeinden in Niedersachsen.

Die Kosten für die B254 zwischen Ortsausgang Landenhausen bis zum Ortseingang Angersbach (Einmündung „Am Tiegel“) werden auf ca. 80 Tsd. EUR (brutto) geschätzt.

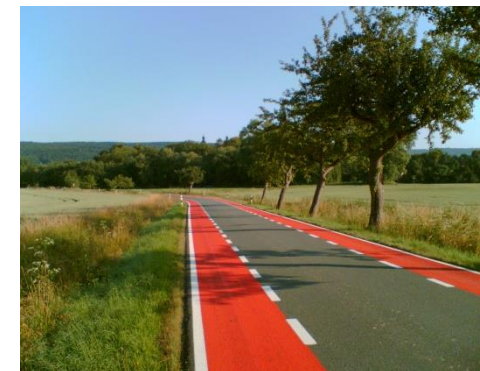
Für den Fall, dass die alte B 254 auf Kosten des bisherigen Baulastträgers vom Querschnitt her reduziert wird, soll der Radverkehr weiterhin über den vorhandenen kombinierten Geh- und Radweg geführt werden. Gemäß des angepassten Umstufungskonzeptes liegt die Entscheidung dann beim Kreis.



B 254 zwischen Angersbach und Landenhausen



Schutzstreifen im LK Grafschaft Bentheim



Schutzstreifen bei Erichsburg



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.5 Radverkehrsplanung

Mit dem optimierten Umsetzungskonzept gemäß Variante C kann auch der Radverkehr innerhalb der Gemeinde Wartenberg optimiert werden.

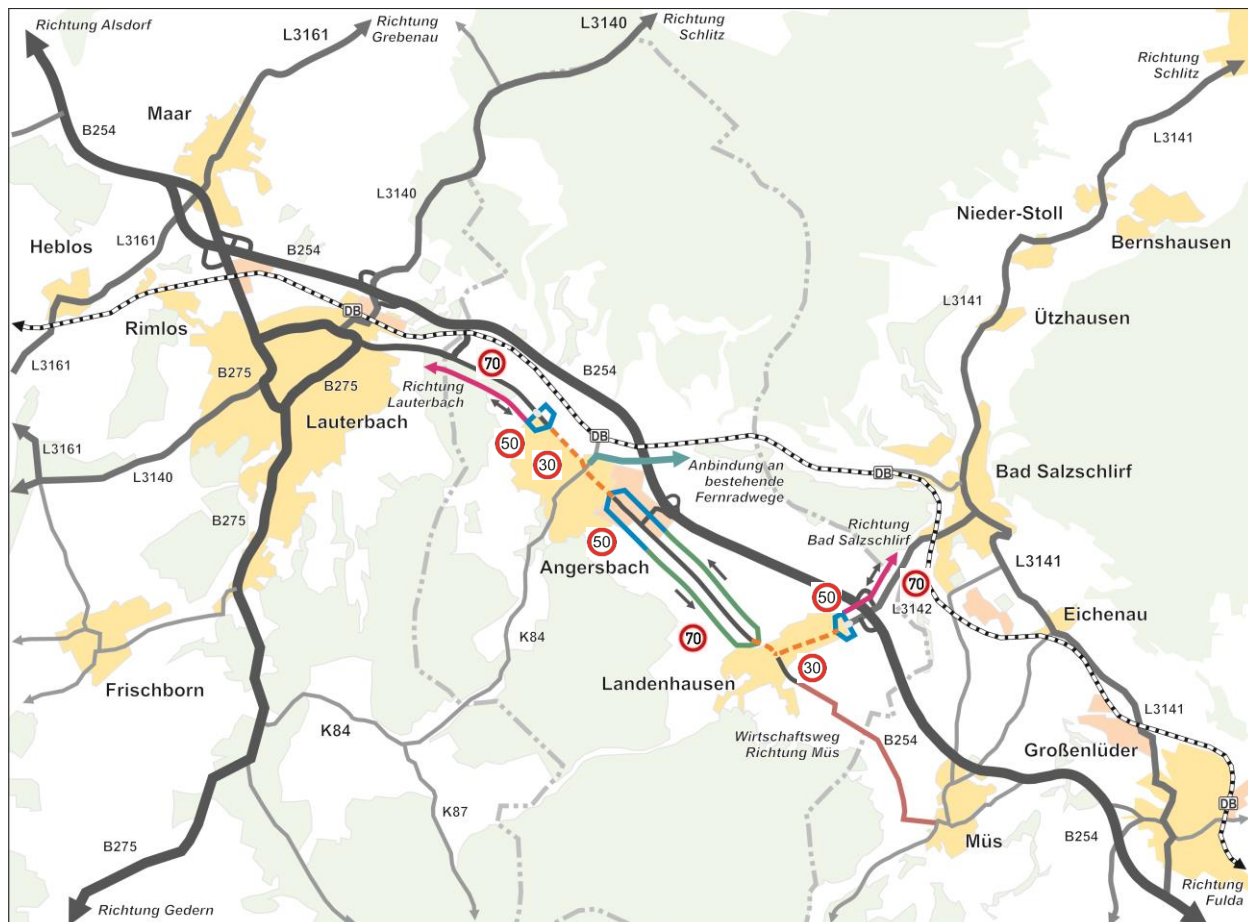
Zwischen Lauterbach und Landenhausen verläuft der kombinierte Geh- und Radweg entlang der alten B254. Dieser ist in beiden Richtungen befahrbar. Im Ortseingang von Angersbach mündet der Radweg in einen Radfahrstreifen (in jeder Richtung eine Breite von 1,85 m) mit einer Querungshilfe. Mit Beginn des Tempo-30-Abschnittes zwischen Ortseingang Angersbach bis zur Einmündung Kreuzweg (in Höhe REWE-Markt) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn ohne bauliche Maßnahmen geführt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit führt zu einer erhöhten Attraktivität, Qualität und Sicherheit des Radverkehrs.

Innerhalb des Ortsteils Angersbach besteht über die Bahnhofstraße die Möglichkeit zur Anbindung an weitere Fernradwege.

Ab der Einmündung Kreuzweg bis zum Ortseingang an der Einmündung „Am Tiegel“ wird auf der Landenhäuser Straße beidseitig ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m angelegt, der dann außerorts als Radschutzstreifen bis nach Landenhausen verläuft. In Landenhausen wird der Radverkehr ohne bauliche Maßnahmen geführt (Angersbacher Straße und Salzschrifer Straße).

Ab der geplanten Zufahrt zur OU B254 wird auf der Salzschrifer Straße wieder ein komb. Geh- und Radweg angelegt.

In Richtung Müs wird die alte B254 bis kurz vor der Brücke Altefeld als Wirtschaftsweg genutzt.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Radverkehrsplanung für die Gemeinde Wartenberg

- Kombinierter Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen ausserorts
- Radschutzstreifen außerorts auf alter B254
- Radfahrstreifen innerorts mit Querungshilfe
- Radfahren auf der Straße bei 30 km/h
- Radfahren auf Wirtschaftswegen
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald
- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.6 Kostenschätzung Unterhaltungskosten und Wiederherstellungskosten im kommunalen Straßenbau

Auf der Basis des Umstufungskonzeptes sind mit höheren jährlichen Unterhaltungskosten für Verkehrsanlagen im kommunalen Haushalt zu rechnen. Insgesamt werden von 6,89 km Bundesstraße ca. 5,82 km Gemeindestraße. Der Vogelsbergkreis übernimmt 0,87 km von der Bundesstraße sowie die Straße „Am Tiegel“ von der Gemeinde. Bezüglich der Unterhaltungskosten muss daher die Gemeinde mit einem zusätzlichen Kostenaufwand von ca. 41,6 Tsd. EUR/a rechnen. Zudem können Kosten durch eine mögliche erhöhte Kreisumlage infolge zusätzlicher Kreisstraßen hinzu kommen.

Ab einer Lebensdauer von ca. 40 Jahren sind Verkehrsanlagen abgeschrieben und bedürfen in der Regel einen grundhaften Ausbau. Daher müssen diese wiederhergestellt werden.

Im Bereich der Innerortsstraßen können die Anlagen nach dem Kommunalen Abgabengesetz zur Wiederherstellung herangezogen werden. Grundlage für die Höhe der Beiträge ist die Straßenbeitragssatzung (SBS) der Gemeinde Wartenberg von 2013. Die ehemaligen Bundesstraße wird hier als innerörtliche Straßen angenommen und wird daher mit einem Anteil von 50% angesetzt. Bei der Kreisstraße kann von einem überörtlichen Interesse ausgegangen werden, so dass hier ein Anteil von 25% angemessen ist. Bei insgesamt 96 beitragspflichtigen Anliegergrundstücke an der ehemaligen B254 innerorts dürfte die durchschnittliche Belastung von ca. 13,9 Tsd. EUR anfallen. Bei Kreisstraßen dürfte es deutlich höher sein, aber aufgrund der Grundstücksgröße sind auch gewerbliche Eigentümer enthalten (aktuell 7 beitragspflichtigen Anliegergrundstücke).

Für den verbleibenden Anteil kann die Gemeinde und der Kreis Fördermittel in Anspruch nehmen. Hier wird von einem Anteil von 80% Förderung innerorts und 60% außerorts ausgegangen.

Somit muss die Gemeinde Wartenberg neben den Unterhaltungskosten auch jährliche Rückstellungen für die Wiederherstellung von ca. 53,5 Tsd. EUR/a zurücklegen. Der Kreis in der Höhe von 7,5 Tsd. EUR/a.

Für den Fall, dass die B254 umgestuft wird, sind die Verkehrsanlagen innerorts völlig überdimensioniert und nicht dorfgerecht. Daher sind die Kosten für die Wiederherstellung als Umbau der innerörtlichen Straßen anzusetzen. Insgesamt sind Investitionskosten von ca. 2.670,0 Tsd. EUR notwendig. Der eigentliche Anteil für die Gemeindeverwaltung beträgt dabei 267,0 Tsd. Euro abzüglich KAG-Beiträge und Förderung. Auch der Kreis müsste die B254 zwischen Rudloser Straße und „Am Tiegel“ umbauen. Hier sind Investitionskosten von 1.872,0 Tsd. Euro erforderlich. Der Eigenanteil des Kreises beträgt abzüglich KAG-Beiträge und Förderung ca. 300,9 Tsd. EUR.

Abschnitt		Umstufung in:	Unterhaltungskosten pro Jahr		
			Länge in km	Gemeinde	Kreis
				in Tsd. EUR/a	in Tsd. EUR/a
1 Lauterbach - OD Angersbach	ausserorts	Gemeindestraße	1,32	9,9	
2 OD Angersbach bis Rudloser Straße	innerorts	Gemeindestraße	0,74	5,6	
3 Rudloser Straße bis Am Tiegel	innerorts	Kreisstraße	0,87		6,5
4 OD Angersbach - OD Landeshausen	ausserorts	Gemeindestraße	1,91	14,3	
5 Innerhalb Landeshausen	innerorts	Gemeindestraße	0,62	4,7	
6 OD Landeshausen - Brücke Altfeld	ausserorts	Gemeindestraße	1,23	9,2	
7 Salzschlirfer Straße	innerorts	Kreisstraße	0,99		7,4
8 Straße Am Tiegel (zur Kreisstraße)	innerorts	Kreisstraße	-0,27	-2,0	2,0
				41,6	16,0

Annahme: 7.500 Euro Unterhaltungskosten pro km Straße/Jahr

Abschnitt		Umstufung in:	Wiederherstellungskosten pro Jahr				
			Länge in km	Breite in m	Gemeinde in Tsd. EUR/a	Kreis in Tsd. EUR/a	
1	Lauterbach - OD Angersbach	ausserorts	Gemeindestraße	1,32	7	1.386,0	
2	OD Angersbach bis Rudloser Straße	innerorts	Gemeindestraße	0,74	14	1.554,0	
3	Rudloser Straße bis Am Tiegel	innerorts	Kreisstraße	0,87	14		1.827,0
4	OD Angersbach - OD Landeshausen	ausserorts	Gemeindestraße	1,91	7	2.005,5	
5	Innerhalb Landeshausen	innerorts	Gemeindestraße	0,62	12	1.116,0	
6	OD Landeshausen - Brücke Altfeld	ausserorts	Gemeindestraße	1,23	7	1.291,5	
7	Salzschlirfer Straße	innerorts	Kreisstraße	0,99	12		1.782,0
8	Straße Am Tiegel (zur Kreisstraße)	innerorts	Kreisstraße	-0,27	10	-405,0	405,0
				Summe		6.948,0	4.014,0

Annahme: 150 Euro pro m² Baukosten brutto

Berechnung der fiktiven Wiederherstellungskosten					
Gesamtkosten aller Straßenabschnitte der ehemaligen B254				6.948,0	4.014,0
davon Anteil Ausserorts				4.683,0	0,0
davon Anteil Umstufung "Am Tiegel"				-405,0	405,0
davon Anteil Innerorts				2.670,0	4.014,0
Kosten innerorts mit Nutzung der Beiträge von den Eigentümer an der Straße					
Beitragsfähiger Anteil (Annahme: 50% bei Gemeindestraßen, 25% bei Kreisstraßen)				1.335,0	2.509,7
Anzahl der Anlieger (Grundstückseigentümer) - Schätzungen				96,0	7,0
Kosten pro Grundstückseigentümer (Modellrechnung)				13,9	358,5
verbleibender Anteil Gemeinde/Kreis				1.335,0	1.504,4
Förderung durch GVFG oder andere Programme (ca. 80%)				1.068,0	1.203,5
Eigenanteil Gemeinde/Kreis				267,0	300,9
Jährliche Rückstellungen Gemeinde/Kreis				6,7	7,5
Annahme: 40 Jahre Nutzungsdauer					
Kosten ausserorts mit Nutzung der Beiträge von den Eigentümer an der Straße				4.683,0	0,0
Förderung durch GVFG oder andere Programme (ca. 60%)				2.809,8	0,0
Eigenanteil Gemeinde/Kreis				1.873,2	0,0
Jährliche Rückstellungen Gemeinde/Kreis				46,8	0,0
Annahme: 40 Jahre Nutzungsdauer					
Summe jährliche Belastungen für die Wiederherstellung (Rückstellungen)				53,5	7,5



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.7 Kostenschätzung für einen angepassten Umbau der B254 gemäß Umgestaltungskonzept

Die Fahrbahndecken auf der B254 lassen auf einen guten baulichen Zustand schließen. Gravierende Schäden im Bereich der Fahrbahn sind nicht zu erkennen, so dass in naher Zukunft nicht mit einem vollständigen Ausbau der Straßen innerhalb der Ortslagen zu rechnen sein wird. Es wird jedoch geraten, den Zustand der Straßenverkehrsanlagen zum Zeitpunkt der Umstufung auf ihren Restwert und baulichen Zustand bewerten zu lassen. Die Differenz zwischen dem Neubau der Straße und dem derzeitigen Zustand sind als Geldbeträge von Hessen Mobil zu vergüten.

Für die Ortsdurchfahrt wurde im Kapitel B3 eine kostensparsame Anpassung der B254 nach Umstufung aufgezeigt. Die Kosten belaufen sich dabei innerhalb der Gemeinde Wartenberg auf ca. 838,0 Tsd. EUR für die Gemeinde und 434,0 Tsd. EUR für den Vogelsbergkreis.

Im Bereich der Innerortsstraßen können die Anlagen nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) für einen Umbau herangezogen werden. Grundlage für die Höhe der Beiträge ist die Straßenbeitragssatzung (SBS) der Gemeinde Wartenberg von 2013. Die ehemaligen Bundesstraße wird hier als innerörtliche Straßen angenommen und daher mit einem Anteil von 50% angesetzt. Bei Kreisstraßen kann von einem überörtlichen Interesse ausgegangen werden, so dass hier ein Anteil von 25% angemessen ist. Bei einer Schätzung von 150 Eigentümer an der ehemaligen B254 innerorts dürften die durchschnittliche Belastungen von ca. 2,5 Tsd. EUR bzw. bei Kreisstraßen bei 1,2 Tsd. EUR anfallen.

Der eigentliche Anteil für die Gemeindeverwaltung beträgt dabei 91,8 Tsd. Euro abzüglich KAG-Beiträge und Förderung. Auch der Kreis müsste die B254 zwischen Rudloser Straße und „Am Tiegel“ anpassen. Der Eigenanteil des Kreises beträgt abzüglich KAG-Beiträge und Förderung ca. 65,1 Tsd. EUR. Hier sollte angestrebt werden, dass mit den Geldbeträgen von Hessen Mobil der Eigenanteil finanziert wird.

Die Kosten fallen nur einmalig an. Nach Ablauf der 40 Jahre Liegedauer sind die Wiederherstellungskosten gemäß Kapitel B5 anzusetzen.

Kostensparsamer Umbau der B254		Kosten in Tsd. EUR	Kosten	
			Gemeinde 1 Tsd. EUR/1	Kreis 1 Tsd. EUR/1
A	Anpassung der Ortsdurchfahrt	80,0	80,0	
	Radschutzstreifen auf der B254	10,0	10,0	
B	Errichtung von Baumscheiben	72,0	72,0	
	Markierungsarbeiten für straßenbegleitendes	20,0	20,0	0,0
C	Errichtung von Baumscheiben	48,0	48,0	
	Markierungsarbeiten für straßenbegleitendes	15,0	15,0	
	Umbau B254 im Ortskern (Anteil Gemeinde)	450,0	450,0	
D	Umbau B254 im Ortskern (Anteil Kreis)	150,0		150,0
E	Errichtung von Baumscheiben	24,0		24,0
	Markierungsarbeiten für straßenbegleitendes	10,0		10,0
F	Verkleinerung Straßenbreite und neue Markierungen	250,0		250,0
G	Radschutzstreifen auf der B254	80,0	80,0	
H	Errichtung von Baumscheiben	48,0	48,0	
	Markierungsarbeiten für straßenbegleitendes	15,0	15,0	
		1.272,0	838,0	434,0
Ansetzbare Eigenanteile für Beiträge der Anlieger			758,0	434,0
Beitragsfähiger Anteil (Annahme: 50% bei Gemeindestraßen, 25% bei Kreisstraßen)			379,0	108,5
Anzahl der Anlieger (Grundstückseigentümer) - Schätzungen			96,0	7,0
Kosten pro Grundstückseigentümer (Modellrechnung)			3,9	15,5
Anteil Gemeinde/Kreis			459,0	325,5
Förderung durch GVFG oder andere Programme (ca. 80%)			367,2	260,4
Eigenanteil Gemeinde/Kreis			91,8	65,1

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.8 Brücke über die Altefeld

An der Gemeindegrenze zwischen Wartenberg und Großenlütder überquert die B254 den Fluss Altefeld mit einer Betonbrücke. Die Brückenbreite umfasst nur die beiden Fahrstreifen (10,00 m ohne Randeinfassung).

Die Brücke ist eine mehrfeldrige Plattenbalkenbrücke mit Stützweiten von 11,50 m – 23,00 m – 11,50 m aus Stahlbeton. Neben den beiden Widerlagen sind somit noch zwei Stützen vorhanden. Die Brücke wurde 1958 gebaut.

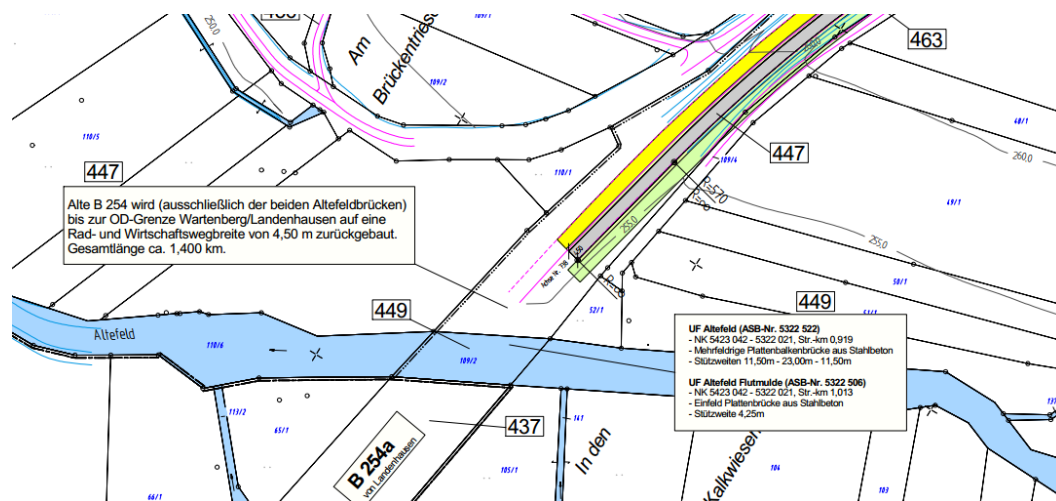
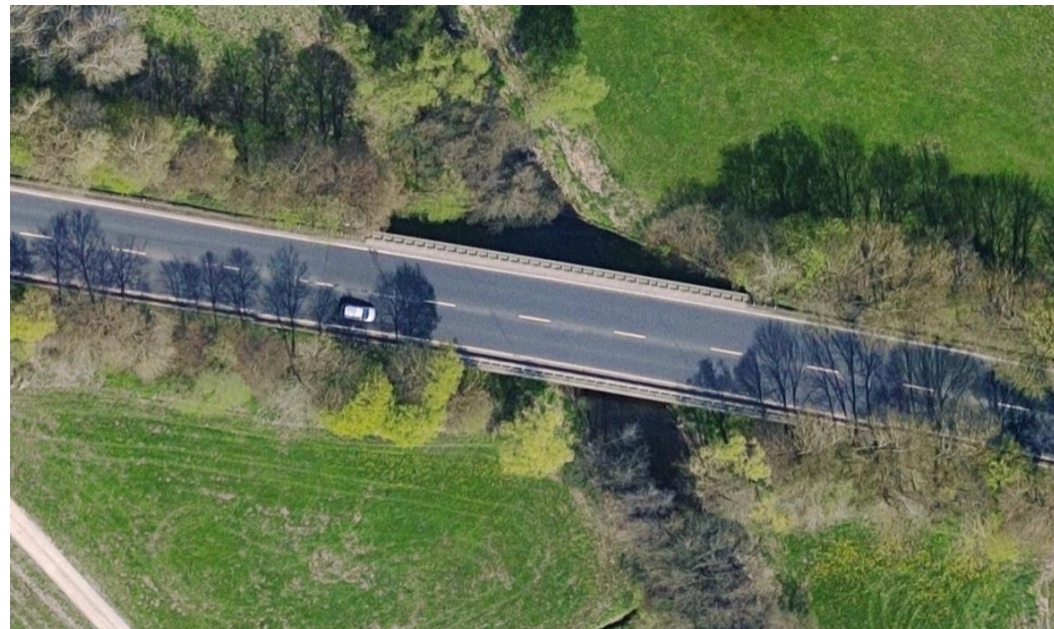
Geht man von einer Lebensdauer von 70 Jahren für Ingenieurbauwerke aus, hat diese Brücke bereits 59 Jahre der Nutzung erfahren.

Die Vor-Ort-Aufnahme zeigt, dass die Brücke einen zufriedenen Eindruck hinterlässt. Die Brücke weist in den tragenden Teilen einige größere Abplatzungen auf. Hessen Mobil stuft die Brücke mit der Note 2,8 ein. Hier sind kurzfristig Sanierungsarbeiten erforderlich.

2014 und 2015 wurden die Fahrbahndecke und das Geländer erneuert. Es wird davon ausgegangen, dass die in 2017 festgestellten Mängel an der Brücke (Abplatzungen an den tragenden Teilen) kurzfristig saniert werden.

Im Hinblick auf die Übernahme der Brücke in kommunaler Verantwortung muss dabei berücksichtigt werden, dass sich die Brücke auf zwei Gebietskörperschaften befindet, so dass künftige Kosten hälftig zwischen Wartenberg und Großenlütder aufgeteilt werden müssen.

Neben den jährlichen Unterhaltungskosten kommen mögliche Instandhaltungskosten dazu. Bei ordnungsgemäßen jährlichen Instandhaltungen ist davon auszugehen, dass bei stark reduzierten Lasten die Brücke weitere 40 bis 50 Jahre betrieben werden kann. Entscheidend sind bei der Instandhaltung eher die Verhinderung von Frostschäden und Rostschäden an Bewehrungen.



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.8 Brücke über die Altefeld

Die Unterhaltungskosten pro Jahr werden mit ca. 1 % der Herstellungskosten angesetzt. Bei einer Brückenfläche von 46 m Länge und 14 m Breite = 644 m² Fläche x 1.200 Euro pro m² ergeben sich Instandhaltungskosten von jährlich 7,8 Tsd. EUR.

Im Hinblick auf die Wiederherstellungskosten könnte eine deutlich schmalere Brücke errichtet werden (Länge: 46 m; Breite 6,0 m = 276 m² Fläche). Bei Wiederherstellungskosten von ca. 1.350 Euro pro m² Brückenflächen sind Kosten von ca. 375,0 Tsd. EUR vorzuhalten. Bei einer Nutzungsdauer von ca. 50 Jahren sind somit 7,5 Tsd. EUR jährlich zurückzustellen. Hinzu kommen Kosten für mögliche Brückenprüfungen alle 5 Jahre. Diese sind mit ca. 10 bis 15 Tsd. EUR anzusetzen. Für die Gemeinde Wartenberg sind wegen der Gemeindegrenze die Kosten für Instandhaltung, Prüfung und Rückstellung zu 50% anzusetzen.

Mit dem Wegfall der hohen Verkehrsbelastungen infolge der OU B254 „entspannt“ sich die Brücke, so dass bestimmte Schadenbilder vermutlich nicht mehr auftreten werden (Abplatzungen, Setzungen usw. infolge hoher Lkw-Lasten). Entscheidend wird aber sein, in welchem Zustand die Bewehrung ist. Zeigen sich jetzt schon Rostansätze oder Rostschäden, so ist davon auszugehen, dass hier unabhängig von den Lasten mittel- bis langfristig deutliche hohe Sanierungskosten anfallen werden. Zum Zeitpunkt der Übernahme ist daher eine umfassende Prüfung der Brücke durch einen Sachverständigen erforderlich.

Aus gutachterlicher Sicht ist dringend von der Übernahme der Brücke in Gemeindeverantwortung abzuraten, zumal die Brücke als Wirtschaftsweg völlig überdimensioniert ist. Zudem verfügt die Gemeinde über keinerlei Kompetenzen bezüglich der Unterhaltung von größeren Brücken.



Brückenansicht von der Seite
Bildquelle: Hessen Mobil



Schäden an Brückendenen
Bildquelle: Hessen Mobil



Abplatzungen an den tragenden Elementen
Bildquelle: Hessen Mobil



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

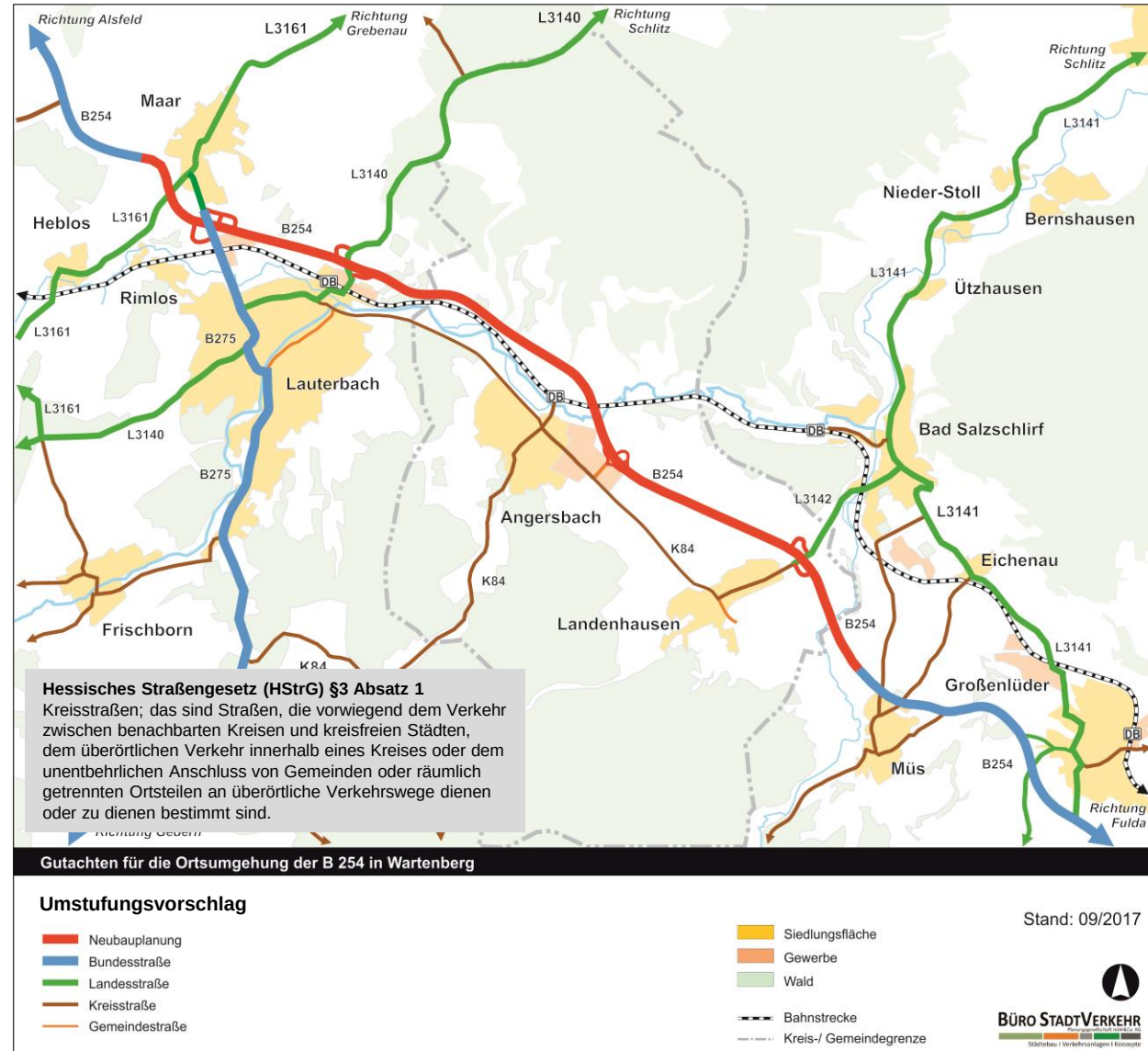
B1.9 Umstufungs- und Einziehungsvorschlag

Mit der Umstufung der B254 wird überproportional ein Großteil der Bundesstraße zu einer Gemeindestraße umgewidmet (87% der Bundesstraße (inner- und außerorts)) und fallen somit in die Unterhaltung der Kommune.

Im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung und auf die jährlichen Kostenminimierung der Gemeinde Wartenberg sollten dabei folgende Änderungen im Umstufungskonzept vorgenommen werden:

- Ortsausgang Landenhausen – Gemeindegrenze Müs
→ Einziehung der Straße bis zur Brücke als Wirtschaftsweg (Rückbau der Straßenflächen)
Renaturierung sowie Abriss der Brücke über den Fluss Altfeld auf Kosten des Bundes
- Die Lauterbacher Straße/Fuldaer Straße zwischen Angersbach und Lauterbach wird als Kreisstraße eingestuft.
→ Trasse für den überregionalen Busverkehr (ÖPNV)
→ bedeutsame regionale Radverkehrsstrasse
→ überkreisliche Anbindung Lauterbach nach Angersbach gemäß Definition § 3 HStrG
- Es wird empfohlen die Zufahrt (Landesstraße) zur geplanten OU B254 an der Stadtgrenze Lauterbach/Wartenberg nicht zu bauen (Maßnahmen nur dann sinnvoll, wenn die OU B275 auch wirklich kommt).
- Änderung als Kreisstraße zwischen den Ortsdurchfahrten in Angersbach und Landenhausen und Beibehaltung der Straße „Im Tiegel“ als Gemeindestraße
→ überkreisliche Anbindung Bad Salzschlirf nach Angersbach gemäß Definition § 3 HStrG
→ Trasse für den überregionalen Busverkehr (ÖPNV)

Verbunden sind damit Einsparungen von kommunalen Unterhaltungskosten für das Brückenbauwerk sowie die Außerortsstraße zwischen Angersbach und Landenhausen.





B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.10 Fiktivabschätzung einer Teilumgehung

Fiktiv wurde untersucht, welche Auswirkungen eine mögliche Reduzierung der OU B254 nur auf den Bereich Lauterbach auf die standardisierte Bewertung gemäß BVWP 2030 haben könnte.

Die Fiktiv-Variante geht davon aus, dass die Trasse an der Gemeindegrenze Wartenberg - Lauterbach wieder in die bestehende B254 einschwenken würde. Hierzu wird die Querung der Bahnstrecke und des Flusses Lauter erforderlich.

Mit der Teilumgehung OU B254 Lauterbach würden sich gegenüber der vollständigen OU B254 folgende Veränderungen ergeben, die Auswirkungen auf die standardisierten Bewertung haben werden:

- Geringere Reisezeitersparnisse von max. 2 Minuten gegenüber der OU B254 mit ca. 6 Minuten
→ Reduzierung der eingesparten Betriebszeiten im Pkw- und Lkw-Verkehr
→ deutliche Reduzierung der eingesparten Lkw-Fahrleistungen, da Lkw's weiterhin andere Routen nehmen werden
- Geringere Einsparungsvorteile bei der Unterhaltung von Straßen, da die Teil-OU B254 mehr Bestandstraße hat (Wartenberg) als die OU B254
- Geringere Einsparungen bei Unfall- und Schadstoffreduzierungen als bei der OU B254
- Nur sehr geringe monetäre Vorteile bezüglich Verlärmung der Einwohner

Für die OU B254 wurden im Rahmen der standardisierten Bewertung gemäß BVWP 2030 ein NKU-Wert von 2,4 erreicht. Mit der Fiktiv-Variante reduziert sich der NKU-Wert auf 1,2.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

OU B254 als Teilumgehung

- Neubauplanung
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

- Siedlungsfläche
- Gewerbe
- Wald

- Bahnstrecke
- Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017



BÜRO STADTVERKEHR
Stadt- und Verkehrsplanung | Konzepte



B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.10 Fiktivabschätzung einer Teilumgehung

In der nebenstehenden Abbildung ist ein Nutzen-Kosten-Bewertungsverfahren gemäß BVWP 2030 für die OU B254 und einmal für die Fiktiv-Variante dargestellt.

Auf Grund der komplexen Berechnungen für einzelne Indikatoren sind hier vereinfacht Interpolationen mit veränderten eingesparten Betriebsleistungen oder Betriebsstunden durchgeführt.

		OU 254		Teilumgehung OU 254 nur in Lauterbach	
		Jährliche Nutzen	Barwert der Nutzen	Jährliche Nutzen	Barwert der Nutzen
		[Mio. €/Jahr]	[Mio. €]	[Mio. €/Jahr]	[Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	3,271	75,887	0,512	11,880
Fahrzeugvorhaltekosten		0,315	7,308	0,049	1,144
Betriebsführungskosten (Personal)		1,599	37,097	0,250	5,807
Betriebsführungskosten (Betrieb)		1,357	31,482	0,212	4,928
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,142	-3,294	-0,083	-1,922
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	-0,249	-5,777	-0,039	-0,904
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	1,843	42,758	0,369	8,552
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	0,108	2,505	0,039	0,902
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	1,334	30,949	0,209	4,845
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,095	-2,200	-0,017	-0,392
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	0,141	3,271	-0,024	-0,554
Innerorts	NGi	0,536	12,435	0,043	0,999
Ausserorts	NGa	-0,395	-9,164	-0,067	-1,553
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	0,486	11,266	0,087	2,015
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	0,055	1,287	0,010	0,236
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,001	0,033	0,000	0,006
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	0,417	9,676	0,074	1,723
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,009	0,000	0,002
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,011	0,255	0,002	0,047
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	0,000	0,006	0,000	0,001
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,006	0,146	0,001	0,015
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0	0	0	0
Gesamtnutzen		6,703	155,511	1,053	24,436
Bewertungsrelevante Kosten					
Planungskosten in Mio. €			8,160		4,122
Aus- und Neubaukosten in Mio. €			68,260		18,778
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten in Mio. €			76,420		22,900
Barwert der Kosten in Mio. €			66,147		19,821
Nutzen-Kosten-Verhältnis					
Barwert des Nutzens			155,511		24,436
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten			66,147		19,821
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)			2,4		1,2

B1 Ergänzungen zum Verkehrsgutachten

B1.11 Einführung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen

Ab dem 01. Juli 2018 soll auf allen Bundesstraßen die Lkw-Maut eingeführt werden. Zu den mautpflichtigen Fahrzeugen gehören Lkw's ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Ein zentrales Element der Maut ist die Überprüfung der Lkw's. Dies erfolgt auf Autobahnen mittels Kontrollbrücken. Auf Bundesstraßen sind keine Kontrollbrücken vorgesehen. Hier soll stattdessen eine Überprüfung mithilfe von Kontrollsäulen zum Einsatz kommen. Technisch sind die Kontrollsäulen mit ähnlichen Funktionen ausgestattet wie die Kontrollbrücken auf der Autobahn. Im Schnitt soll eine Gebühr von 17 Cent je Kilometer berechnet werden.

Eine im Auftrag der deutschen Bundesregierung durchgeführte Untersuchung (siehe: Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen) kommt zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen kaum zu Ausweichverhalten geführt hat. Für die Transportbranche hat das Ausweichen auf nachgeordnete Bundes- und Landesstraßen Zeitverluste zur Folge. Diese sind bei den heutigen Anforderungen an die just-in-time-Lieferungen kaum zu verzeihen.

Bezüglich der Einschätzungen zu den Entwicklungen in der Gemeinde Wartenberg ist anzumerken, dass der größte Teil des Lkw-Verkehrs regional entstehen wird, so dass sich durch die Maut auf der B254 keine Vorteile ergeben werden. Inwieweit die B254 als Ausweichroute gewählt wird ist schwer abzuschätzen. Möglicherweise hängt die gewählte Route oftmals vom Einzelfall und gewissen Faktoren ab (Verkehrsaufkommen, Stau, Unfälle usw.). Dies zeigt bereits die heutige Situation. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und längeren Stauzeiten auf der A5 und A7 ist im Bereich Alsfeld – Fulda ein Ausweichen auf die B254 mitunter schneller. Somit kann nicht ausgeschlossen werden, dass nach Einführung der Maut auf der B254 kein nennenswerter Lkw-Verkehr mehr aufkommt.

Bei überregionalen Verkehren mit entsprechend langen Routen und Fahrzeiten ist jedoch davon auszugehen, dass sich der zeitliche und preisliche Vorteil durch eine Ausweichroute über die B254 in einem solch geringen Maße halten würde, dass bevorzugt der Weg über die Autobahnen (A5, A7) gewählt wird.

Eine abschließende Aussage gestaltet sich letztlich aufgrund von fehlenden Zahlen schwierig. Erst 2018 können entsprechende Zählungen durchgeführt werden, die aufzeigen, welche Auswirkung die Lkw-Maut auf einzelne Streckenabschnitte von Bundesstraßen haben kann.



Kontrollsäule zur Erfassung der Lkw-Maut



B2 Auswirkungen auf den Einzelhandel

B2.1 Standorte und Strukturen im Einzelhandel

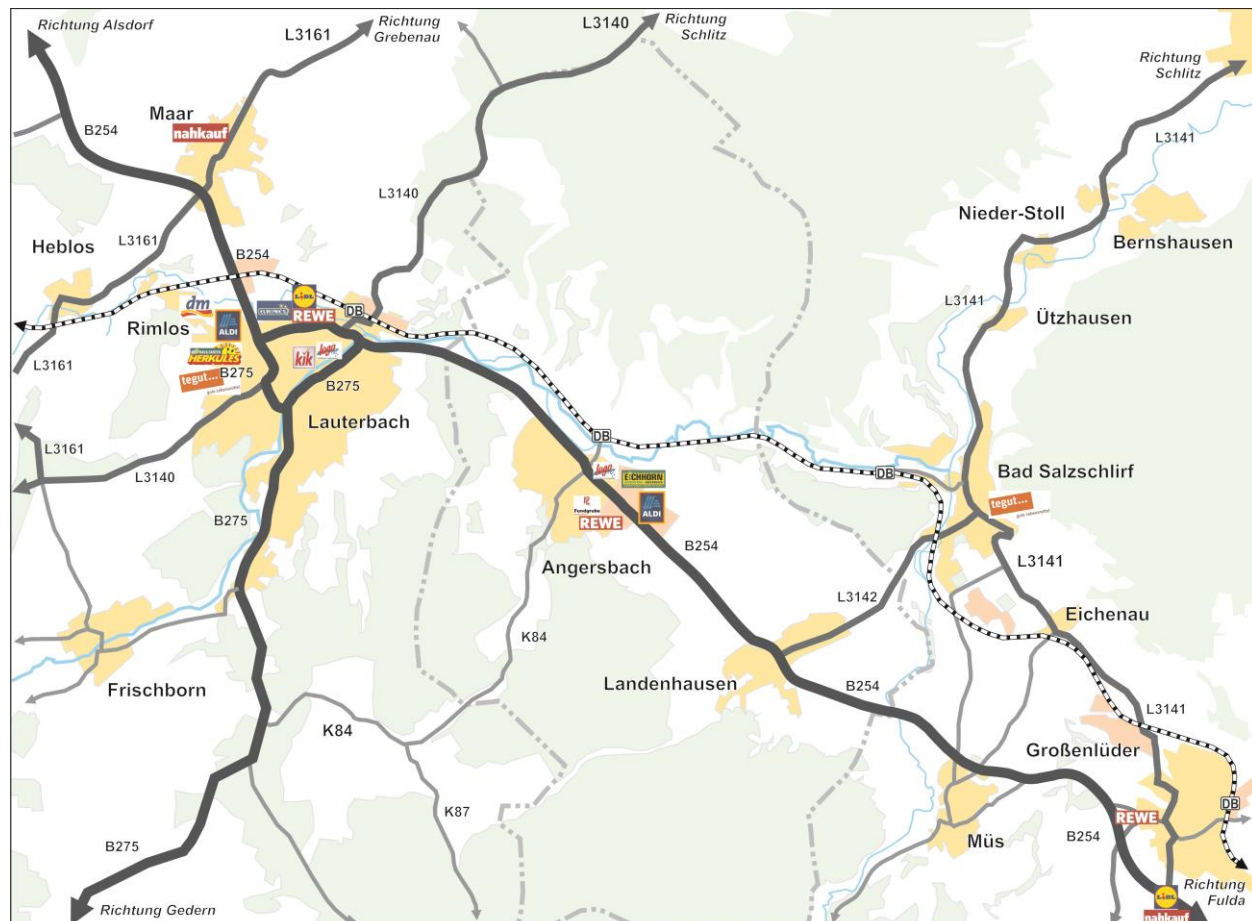
Einkaufsschwerpunkte in Wartenberg sind derzeit die Märkte REWE und ALDI an der Landenhäuser Straße im Ortsteil Angersbach im Bereich des Sportplatzes. Zudem befindet sich dort auch ein Baufachmarkt (Eichhorn Bauzentrum).

Die Gemeinde Wartenberg verfügt über kein Einzelhandelskonzept, daher liegen auch keine aktuellen Abgrenzungen zentraler Versorgungsbereiche vor. Die oben genannten Standorte sind daher als autoorientierte Standorte zu klassifizieren.

In der Ortsmitte von Angersbach befinden sich im Bereich Landenhäuser Straße/Bahnhofstraße kleinere Einzelhandelsbetriebe (Bäckerei, Apotheke). Bis vor kurzem war noch eine Metzgerei vorhanden. Eine Versorgungsfunktion wie sie einem zentralen Versorgungsbereich zuzuordnen wäre, ist in Wartenberg nicht feststellbar. Dies trifft auch die Lebensmittelanbieter REWE und ALDI zu.

Im Rahmen einer Untersuchung (CIMA, Stand: 2014) zur Erweiterung des ALDI-Standes von 800 auf 960 m² VF wurde festgestellt, dass ca. 44% aus Wartenberg, 14% aus Bad Salzschlirf, 11% aus Lauterbach, 9% aus Großenlöder und 22% aus weiter entfernten Umlandkommunen stammen. Dies wird mit der guten Erreichbarkeit der B254 begründet.

Der wirtschaftlich tragfähige Einzugsbereich umfasst die Orte Wartenberg, Bad Salzschlirf und Lauterbach mit zusammen ca. 14.600 Einwohner. Lauterbach verfügt über eigene Versorgungsangebote im Zentrum als auch an der B 254 (REWE, LIDL, ALDI, DM usw.). In Großenlöder ist im Nahbereich der B254 ein REWE-Markt sowie LIDL/NAHKAUF.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Einzelhandelsstandorte

— Bundesstraße
— Landesstraße
— Kreisstraße
— Gemeindestraße

■ Siedlungsfläche
■ Gewerbe
■ Wald

— Bahnstrecke
— Kreis-/ Gemeindegrenze

Stand: 09/2017

B2 Auswirkungen auf den Einzelhandel

B2.2 Entwicklungstrends im Einzelhandel

Gerade der Einzelhandel und die Versorgung der Kommunen mit dem täglichen Bedarf unterliegt durch unterschiedliche Entwicklungen einen deutlichen Wandel. Dieser ist unabhängig von der Lage der Standorte im übergeordneten Straßennetz. Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor, aber nicht der wichtigste Faktor um Nahversorgungsbereiche im Ort halten zu können.

Zusammenfassend lassen sich folgende Tendenzen im Lebensmitteleinzelhandel in Deutschland festmachen:

- Zunahme des Internethandels auch im Versorgungs- und Lebensmittelbereich
- Zunahme der größeren Verkaufsflächen bei Discountern (von 600 bis 700 qm auf 1.000 bis 1.200 qm)
- Vormarsch der großen Verbrauchermärkte (2.500 qm bis 4.999 qm)

Der voranschreitende demografische Wandel und ökonomische Megatrends beschleunigen den Anpassungsdruck der Unternehmen. Aufgrund der demografischen sowie soziografischen Entwicklung sinkt und verschiebt sich die Einzelhandelsnachfrage, was zu einer erhöhten Betriebsformendynamik führt. Somit ist der Handel gezwungen, die Betriebsform, die Verkaufsfläche, das Sortiment und den Standort an dieses neue Umfeld ständig anzupassen.

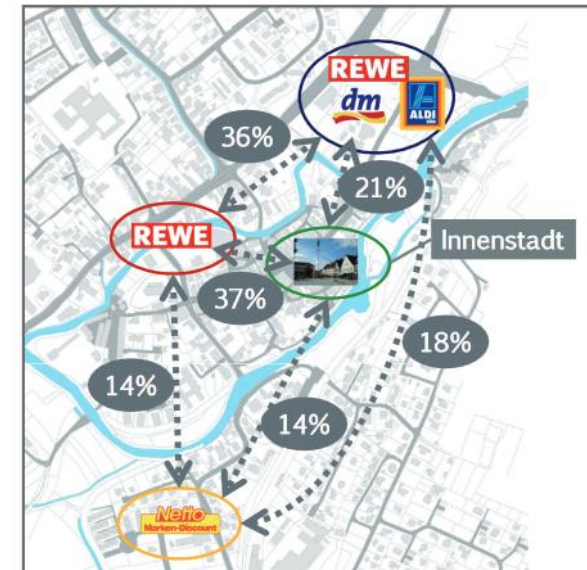
Für Wartenberg zeigt sich der Trend, dass bei Discountern die Flächengröße zunehmen muss, wenn man noch im Wettbewerb mit anderen Standorten und als wohnstandortnaher Versorgungsschwerpunkt fungieren will. ALDI hat hierzu im Jahre 2014 eine Flächenvergrößerung von 800 auf 960 m² VK vorgenommen. Aus unserer Sicht sind andere Faktoren wichtig, um die bisherigen Versorgungsstandorte zu sichern:

- Sicherung des Einzugsbereichs (Wartenberg, Bad Salzschlirf und Lauterbach) durch laufende Angebotsverbesserungen im Versorgungsbereich (up to date)
- Erweiterungsmöglichkeiten der bestehenden Einrichtungen (ALDI und REWE) planerisch berücksichtigen und ebenfalls sichern (Vergrößerung auf mind. 1.200 m² VK).
- Kopplungen im Einzelhandel anstreben und Standorte zusammenführen (Beispiel: Viele kaufen bestimmte Produkte bei ALDI ein, andere Produkte bei REWE)
- Für den Standort REWE könnte eine Standortverschiebung in Richtung GE-Gebiet „Am Tiegel“ in Richtung Knoten 4 an der OU B254 sinnvoll sein, wenn die Ortsumgehung B254 zum Zuge kommen sollte. Damit hätte dieser Standort die gleichen Voraussetzungen wie die Standorte in Großenlütder (REWE, LIDL und NAHKAUF). Ohne die OU B254 ist aus jetziger Sicht der REWE-Standort in Angersbach aufgrund der Größe und Ausstattung langfristig nicht überlebensfähig, wenn eine Betriebsvergrößerung nicht vorgesehen ist.
- Im Zuge der Ortsumgehung OU B254 sollte geprüft werden, wo ein optimaler Standort für ein Vollversorgungsmarkt mit 1.500 m² oder ein Verbrauchermarkt im Umfeld des Knotens 4 möglich ist.



Links: REWE-Standort in Großenlütder

Rechts: LIDL und NAHKAUF an der B254 in Großenlütder



Kopplungseffekte im Einzelhandel durch räumliche Anbindung am Beispiel Ebermannstadt

aus:
Einzelhandel im Ländlichen Raum
27. Heiligenstadter und Ansbacher
Gespräche 2014/15

B3 Städtebauliche Entwicklungspotenziale

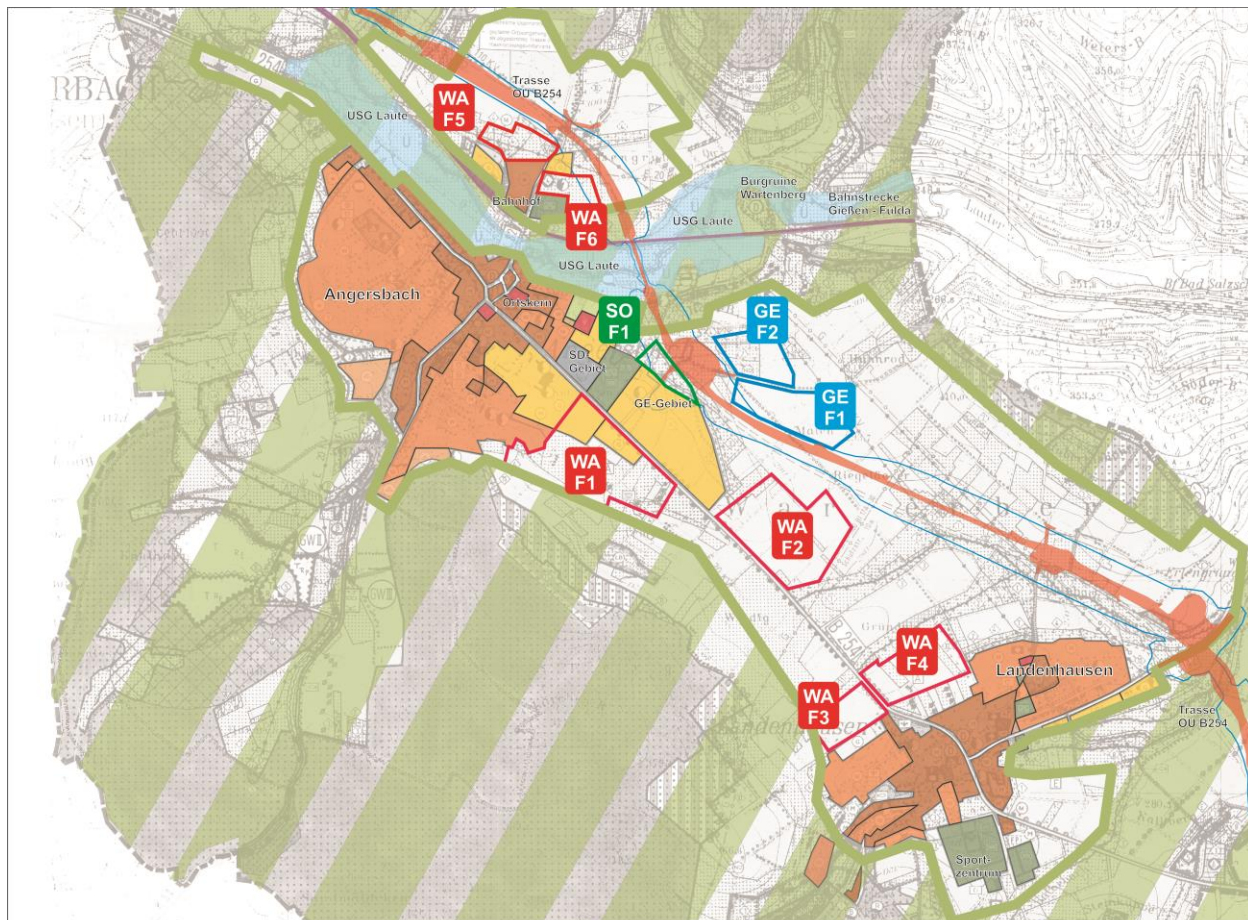
B3.1 Chancen der Siedlungsentwicklung

Mit der Errichtung der OU B254 fallen in den ehemaligen Ortsdurchfahrten die baurechtlichen Beschränkungen bezüglich der Ortsdurchfahrten weg (OD-Stein). Zudem sind mit dem starken Verkehrsrückgang auf der alten B254 auch die Lärmrestriktionen bezüglich neuem Wohnen an der alten B254 weggefallen.

Insgesamt eröffnen sich mit der OU B254 neue siedlungsstrukturelle Möglichkeiten für die Gemeinde Wartenberg als attraktiver Wohnstandort. Zielgruppe für neues Wohnen können dabei Pendler mit Bezug auf das Oberzentrum Fulda sein. In der nebenstehenden Abbildung sind neue mögliche Standorte für Wohnen (WA F1 bis WA F6) dargestellt. Orientierungsgröße für die neuen Wohnbauflächen ist ein Flächenbedarf von 10 bis 12 ha in Anlehnung an den Regionalplan Mittelhessen 2010. Im Hinblick auf die Stärkung des Ortskerns und des künftigen Einzelhandelsstandortes an der OU B254 werden aus Sicht des Gutachters die Flächen WA F1 und WA F2 bevorzugt.

Im Umfeld der Zufahrt 4 an der OU B254 (Straße "Am Tiegel") ist ein möglicher Suchraum für großflächigen Einzelhandel eingetragen. Hier sollte zusätzlich untersucht werden, ob die Zufahrt dahingehend optimiert werden kann, damit ein gut einsehbarer Einzelhandelsstandort entsteht. Für Gewerbe können die GE F1 und F2 als Autohof, Bio-Gasanlagen usw. interessant sein.

Aus Sicht des Gutachters wird dringend empfohlen, einen städtebaulichen Rahmenplan für die beiden Ortskerne mit neuen Flächenpotenziale zu erstellen, so dass auf dieser Basis der FNP überarbeitet werden kann. Voraussetzungen sind frühzeitige Gespräche und Zustimmungen von übergeordneten Planungsbehörden.



Gutachten für die Ortsumgehung der B 254 in Wartenberg

Siedlungsentwicklung mit neuen potentiellen Flächen

- potentielle Wohnflächen
- potentielle Gewerbefläche
- möglicher Suchraum für großfl. Einzelhandel an der OU B254

- Wohnen (W)
- Gemischte Flächen (M)
- Gewerbe (G)
- SD-Gebiet Einzelhandel (EZH)
- SD-Gebiet Wochenendhaus (WOCH)
- Gemeinbedarf
- Grünanlagen/Sportanlagen
- Freiraum mit Restriktionen (Wald, Wasserschutzgebiet usw.)
- Überschwemmungsgebiet (ÜSG)
- Trasse der OU B254
- Lärmzone 59 db(A) tagsüber der Trasse der OU B254

Stand: 09/2017

B4 Aspekte der Flurbereinigung

B4.1 Notwendigkeit einer Flurbereinigung und Formen der Flurbereinigung

Flurbereinigung nennt man in Deutschland das Bodenordnungsverfahren, das die Neuordnung des land- und forstwirtschaftlichen Grundbesitzes zum Ziel hat. Gesetzesgrundlagen hierfür sind:

- Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG)
- Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des FlurbG

Bei der Flurbereinigung wird nach folgenden Verfahren unterschieden:

Integralverfahren nach § 1 FlurbG

Das Integralverfahren wird bei funktionalen und strukturellen Problemen in der Land- und Freiraumnutzung durchgeführt, ohne dass dabei neue Anlagen errichtet werden. Im Vordergrund steht dabei

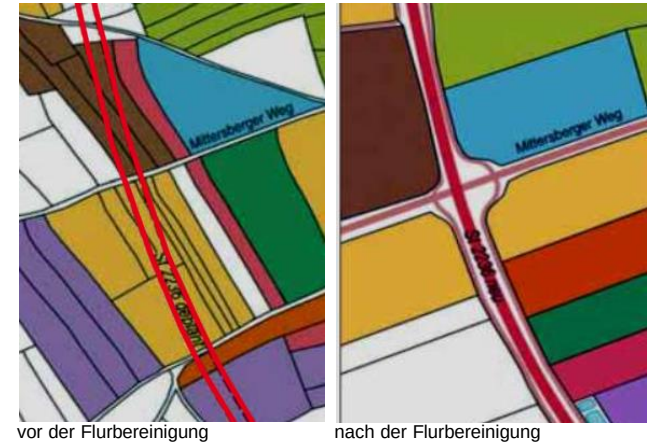
- Erhaltung, Gestaltung und Entwicklung der Wirtschafts-, Wohn-, Erholungs- und ökologischen Funktion ländlicher Räume
- Neuordnung ländlicher Grundbesitze und Neugestaltung des Verfahrensgebiets zur Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft
- Realisierung von **ländlichem Wegebau**, wasserwirtschaftlicher Maßnahmen sowie Maßnahmen des Bodenschutzes, der Landschaftsentwicklung und Dorferneuerung
- Erhaltung und Entwicklung der Kulturlandschaft

Unternehmensverfahren nach § 87 FlurbG

Eine Unternehmensflurbereinigung wird in der Regel nur aus besonderem Anlass angeordnet. Sind Großbaumaßnahmen wie der Bau einer Straße geplant, sind die Landverluste für die einzelnen, direkt betroffenen Besitzer landwirtschaftlicher Grundstücke enorm groß. Zudem sind die verbleibenden Reststücke meist unzweckmäßig geschnitten und somit nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Um dies zu vermeiden wird die Abgrenzung des Verfahrens um die Anlage herum stark vergrößert, sodass sich die Landverluste auf viele Eigentümer anteilig verteilen lassen. So wird der Landverlust jedes einzelnen Eigentümers innerhalb des Verfahrens möglichst klein und erträglich gehalten. Durch die erhöhte Anzahl der Beteiligten ergibt sich aber trotzdem die benötigte Gesamtfläche für die geplante Großbaumaßnahme. Das Flurbereinigungsverfahren dient folgenden Zielen:

- Bereitstellung der für die Ortsumgehung benötigten Flächen (Trasse und Kompensationsflächen)
- Verteilung des Landverlustes auf einen größeren Kreis von Eigentümern
- Beseitigung von Nachteilen, die durch das Unternehmen (Bauvorhaben) für die allgemeine Landeskultur entstehen (z.B. Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen und des bestehenden Wege- und Gewässernetzes)

Für eine Unternehmensflurbereinigung ergibt sich eine durchschnittliche Laufzeit (ab der Anordnung des Verfahrens) von ca. 5 Jahren bis zum Besitzübergang und ca. 12 Jahre bis zur Schlussfeststellung.





B4 Aspekte der Flurbereinigung

B4.2 Empfehlungen für eine Flurbereinigung in Wartenberg

Ohne die OU B254 ist eine Flurbereinigung für die Gemeinde Wartenberg nicht zu empfehlen, da hier keine strukturellen Probleme im Bereich der Landwirtschaft und Freiraum derzeit erkennbar sind. Zwar sind viele landwirtschaftliche Flächen im Hinblick auf die Eigentumsverhältnisse sehr kleinteilig angelegt, diese werden jedoch derzeit unter den Landwirten durch Verpachtungen „geregelt“. Ohne die B254 würde eine Flurbereinigung eher nach dem **Integralverfahren** nach § 1 FlurbG stattfinden und die Umsetzungskosten müssen dann von dem Veranlasser (Gemeinde, Grundstückseigentümer usw.) getragen werden.

Für die OU B254 ist auf jeden Fall das Unternehmensverfahren anzuwenden. Die Größe des Gebietes für eine Flurbereinigung im Zuge der OU B254 richtet sich nicht nach der unmittelbar betroffenen Flächen (Grunderwerb zum Zwecke der Straße und zeitweilig genutzte Flächen), sondern umfasst auch Flächen die weiträumiger mitbetrachtet werden müssen. Im Rahmen einer Flurbereinigung nach dem Unternehmensverfahren kommt der Straßenbaulastträger für alle Kosten des Flurbereinigungsverfahrens auf. Bezüglich der Trasse kann von einem Auswirkungskorridorstreifen von bis zu 350 m auf beiden Seiten ausgegangen werden. Bei einer Länge von 6,84 km der B254 innerhalb Wartenbergs beträgt die Fläche ca. 4,8 km². Insgesamt gibt es in Wartenberg ca. 13,5 km² landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zieht man die Flächen ab, die nicht für ein Flurbereinigungsverfahren benötigt werden, so verbleibt immer noch ein Anteil von ca. 8,5 km² Fläche, für die ein möglicher Bedarf an einer integraler Flurbereinigung bestünde. Insgesamt überwiegen die Flächen, die von der B254 berührt sind (56%). Daher sollten zusätzliche Flächen (44%) auch in ein Unternehmensverfahren im Zuge der OU B254 integriert werden. Nur so können für mögliche ergänzende Maßnahmen außerhalb der Trasse Fördermittel genutzt werden.

Verfahrenskosten:

- Grundsätzlich werden **Verfahrenskosten** vom Land Hessen getragen. Hierzu gehören die persönlichen und sächlichen Kosten der Behördenorganisation (Personal, Sachverständige, Gutachten), wobei der Unternehmensträger den von ihm verursachten Anteil selbst bezahlen muss.

Ausführungskosten:

- Hierzu gehören die zur Ausführung der Flurbereinigung erforderlichen Aufwendungen (z.B. für Wegebau, Gewässergestaltung, landwirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen, ...)
- Unternehmensträger hat die von ihm verursachten Kosten zu tragen
- Kosten für weitere, nicht durch das Unternehmen bedingte Maßnahmen, müssen durch die Teilnehmergeinschaft getragen werden (öffentliche Zuschüsse von min. 55 % möglich)

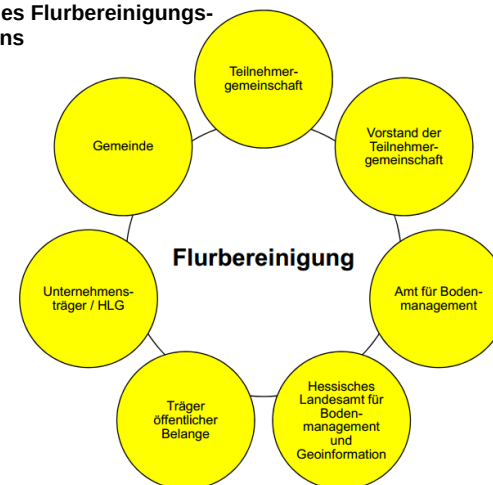
Abfindungsgrundsätze (§ 44 FlurbG)

- Aufbringung der Flächen anteilig von jedem Teilnehmer
- In geringem Umfang unvermeidbare Mehr- oder Minderzuteilungen werden in Geld ausgeglichen
- Landabfindung in möglichst großen Grundstücken
- Die neuen Grundstücke werden in der Nutzungsart, Beschaffenheit, Bodengüte, Entfernung vom Wirtschaftshof oder von der Ortslage den alten Grundstücken entsprechen
- Erschließung der Grundstücke muss gesichert sein

Flächenbereitstellung / Landerwerb

- Der Landbedarf für die Umgehungsstraße soll möglichst durch Landverzichtserklärungen sichergestellt werden (§ 52 FlurbG).
- Grundstücke können im gesamten Flurbereinigungsgebiet angekauft werden. Im Zuge des Verfahrens werden sie in den Bereich der Trasse oder der Ausgleichsmaßnahmen getauscht.

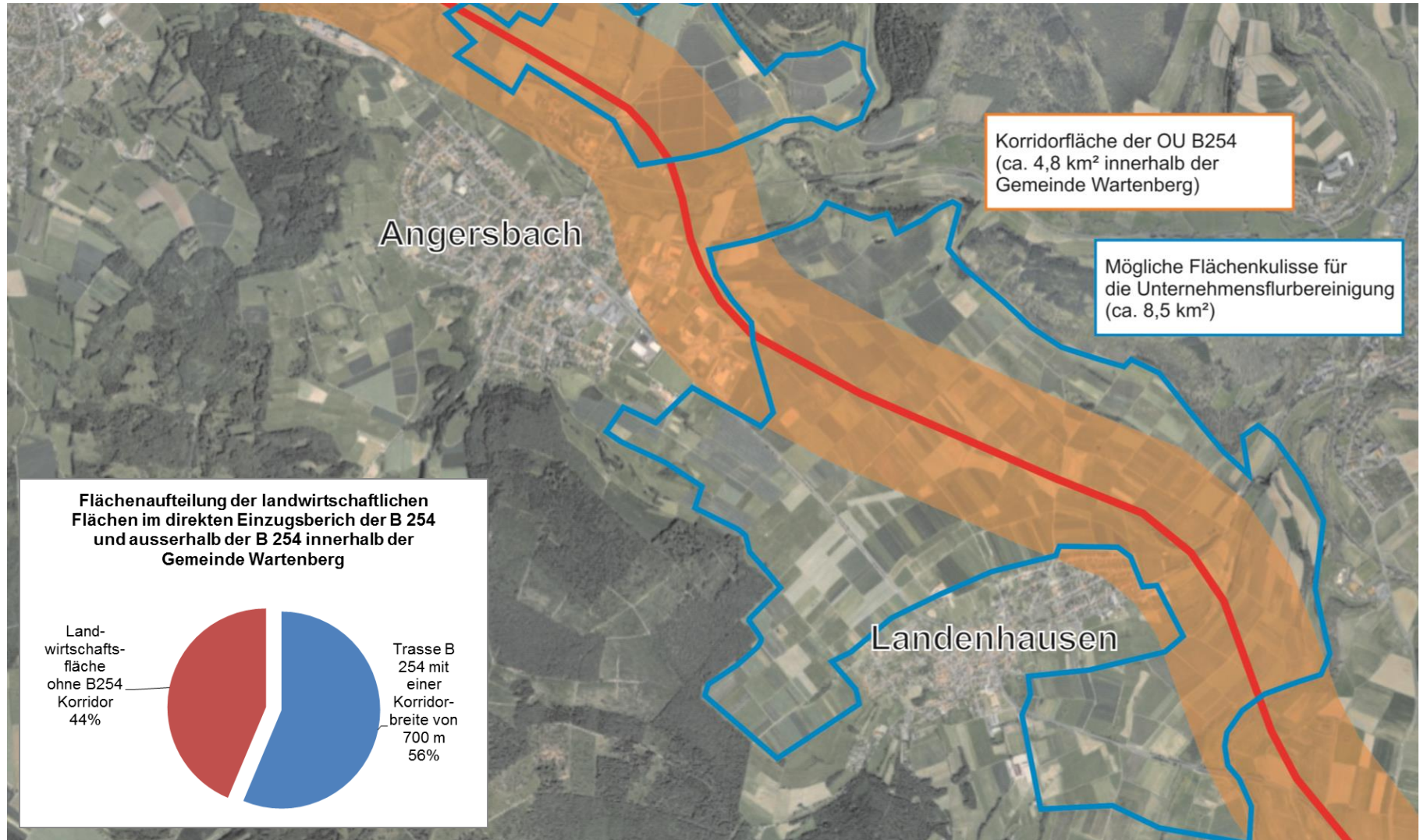
Träger des Flurbereinigungsverfahrens





B4 Aspekte der Flurbereinigung

B4.2 Vorschlag für eine Flächenkulisse für einen Unternehmensflurbereinigung





C Quellen

Literaturquellen und Unterlagen

- Gemeinde Wartenberg: <http://www.gemeinde-wartenberg.de/gemeinde-infos/zahlen-daten-fakten.html>
- Pendlerdaten: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort sowie Ein- und Auspendler über Gemeindegrenzen: Tabelle 254-14-5 (Stand: 30.06.2014) auf www.regionalstatistik.de, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2017. Abrufdatum: 20.06.2017
- Vogelsberg Consult GmbH (2014): Vulkan aktiv – Das Regionale Entwicklungskonzept 2014 – 2020 der Region Vogelsberg. Alsfeld.
- Radroutenplaner Hessen: <http://radroutenplaner.hessen.de/>
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2011): Die Zukunft der Dörfer – Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang.
- Verkehrsgutachten B 254 von Modus Consult (2014)
- Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030: Übersicht Gesamtprojekt OU B254 (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B254-G40-HE/B254-G40-HE.html>)
- Einzelhandel im Ländlichen Raum 27: Heiligenstadter und Ansbacher Gespräche 2014/15
- Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (2017): Flurneuordnung (<https://hvbg.hessen.de/bodenmanagement/flurneuordnung>)
- Regionalplan Mittelhessen 2010
- Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement Schotten: 1. Änderungsverfahren: B 254 Ortsumgehung Lauterbach und Wartenberg
Genehmigungsentwurf für eine Bundesfernstraßenmaßnahme:
 - Erläuterungsbericht
 - Übersichtslageplan
 - Übersichtshöhenplan
 - Regelquerschnitt
 - Lagepläne
 - Höhenpläne
 - Ergebnis der Baugrunduntersuchung
 - Ingenieurbauwerke
 - Immissionstechnische Untersuchungen
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - Entwässerungstechnischer Entwurf
 - Grunderwerb
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2014): Auswirkungsanalyse zur Erweiterung eines Aldi Lebensmitteldiscountmarktes in Wartenberg, Am Sportplatz. Köln.
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2004): Perspektiven des Einzelhandelsstandortes Wartenberg. GMA-Untersuchung im Auftrag der Gemeinde Wartenberg. Ludwigsburg.
- Institut für Ländliche Strukturforchung (2011): Integriertes ländliches Entwicklungskonzept mit räumlichem und thematischem Schwerpunkt für die Gemeinde Wartenberg. Frankfurt/Main, Hungen

BÜRO STADTVERKEHR

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Hauptbüro:

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden
Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0

M. Sc. Katharina Oppenberg

E-Mail: oppenberg@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 – 18

B. Sc. Marius Lenz

E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255