

Betr.: Bebauungsplan XVIII "Südanbindung"

Begründung:

I) Allgemeines:

Die Bahnhofstraße als einziger Verbindungsweg zwischen Ober- und Unterstadt bereitet seit altersher verkehrstechnisch große Schwierigkeiten. Die oft geschlossenen Schranken der Bahnlinie Wiesbaden - Frankfurt am Main, die Enge des historischen Torbogens an der kath. Kirche, der Fußgängerverkehr zum Bahnhof und zur Schule sind nicht abwendbare Verkehrsbehinderungen. Zur Beseitigung dieses Verkehrsnotstandes und zur Entlastung der schmalen Ortsstraßen in der Oberstadt von dem umfangreichen Schwerverkehr zu den Industriebetrieben in der Unterstadt ist für die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs der Bau einer Entlastungsstraße eine zwingende Notwendigkeit.

Die Planungen der Ing.Büros Dr. Holfelder aus dem Jahre 1963 und Henkell aus den Jahren 1971 und 1974 sahen die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und Neubau einer Straßenunterführung im Bahnhofsbereich vor. Aufgrund einer Bürgerversammlung am 10.03.1976 wurden diese Planungen verworfen. Die Straßenunterführung ist daher weiter westlich vor der Bundesautobahn vorgesehen worden. Mit Planung und Fertigung des Bauentwurfs ist das Ing.Büro Batschauer und Sommer in Wiesbaden beauftragt worden. Die Planung und Ausführung des Unterführungsbauwerks liegt in den Händen der Deutschen Bundesbahn.

II) Ausweisungen bestehender Bauleitpläne:

In dem am 14.01.1975 durch den Regierungspräsidenten in Darmstadt genehmigten und am 3.12.1976 rechtskräftig werdenden Flächennutzungsplan ist die Südanbindung bereits dargestellt. Wie bereits zu I) erwähnt, ist die Straßenunterführung unter

der Bahnanlage weiter westlich geplant. Sonstige Bauleitpläne werden von der "Südanbindung" nicht berührt.

III) Festsetzungen u. Darstellungen des Bebauungsplanes:

Der vorliegende Entwurf sieht

- a) als 1. Planungsabschnitt den Anschluß der Südanbindung bei km 29.5 an die B 40 vor. Der Anschluß erfolgt westlich der BAB 671 in Gegenlage zu Rampe im Nordwest Quadranten. Die Länge des 1. Planungsabschnittes (Knotenpunktsbereich) beträgt 112,71 m. Der Knotenpunkt wird mit einer Lichtzeichenanlage versehen.
- b) Der 2. Planungsabschnitt beinhaltet den weiteren Straßenverlauf in südl. u. östl. Richtung bis zum ausgebauten Teil der Neckarstraße. Die Sandstraße wird in westlicher Richtung verlängert und an die Südanbindung angeschlossen. Der 2. Abschnitt hat eine Länge von insges. rd. 1.547 m.
Durch das Bauvorhaben wird der beschränkte höhengleiche Bahnübergang am Bahnhof Hochheim aufgehoben.
Der Querschnitt der Südanbindung beträgt
- 2 x 3,75 m Fahrbahn
2 x 1,50 m unbefestigter Seitenstreifen.
- Die weiteren Trassierungselemente ergeben sich aus dem Bauentwurf des Ing.Büros Batschauer u. Sommer.
- c) Für das Unterführungsbauwerk (3. Bauabschnitt) an der Bahnlinie Wiesbaden-Frankfurt arbeitet die Deutsche Bundesbahn die Unterlagen aus und stellt sie nach dem Eisenbahngesetz fest.

Im übrigen ist der Planentwurf mit dem Hess. Straßenbauamt und Autobahnamt besprochen worden.

IV) Kostenzusammenstellung:

1. Planungsabschnitt

Grunderwerb, Aufwuchs	167.600,00 DM
Baukosten	352.400,00 DM

2. Planungsabschnitt

a) Bauabschnitt Sandstraße

Grunderwerb, Aufwuchs	316.600,00 DM
Baukosten	583.400,00 DM

b) Bauabschnitt Neckarstraße - B 40

Grunderwerb u. Aufwuchs	1.253.000,00 DM
Baukosten	1.247.000,00 DM

Übertrag: 4.020.000,00 DM

Übertrag: 4.020.000,00 DM

c) Feldwegeanschluß

Grunderwerb u. Aufwuchs	174.000,00 DM
Baukosten	146.000,00 DM
	<hr/>
	4.340.000,00 DM

3. Planungsabschnitt (Brückenbauwerk)

Hierüber liegen noch keine Unterlagen vor. Die Kosten werden auf rd. 3,4 Mill. DM geschätzt.

Über die Gesamtkosten von rd. 7,74 Mill. DM muß ein Kostenverteilungsplan im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkG.) aufgestellt werden. Als Verteilungsmasse nach dem EKG. gelten die Baumaßnahmen

- a) Brückenbauwerk
- b) Anbindung Sand- u. Neckarstraße
- c) Absenkung der Südanbindung an das Brückenbauwerk.

Hiervon werden 1/3 vom Bund, 1/3 von der Bundesbahn u. 1/3 von der Stadt getragen. Das auf die Stadt entfallende Kostendrittel wird weiterhin durch Landes- und Bundesmittel bezuschußt. Die allein von der Stadt zu tragenden Kosten für die restl. Südanbindung werden vom Land u. Bund bezuschußt. Entsprechende Anträge können erst nach Aufstellung des Bebauungsplanes gestellt werden.

Hochheim am Main, den 6.12.1976
-III-Ost/mw-


(Gensch)
Bürgermeister