

Inhaltsverzeichnis	1
1 Darstellung der Baumaßnahme.....	3
1.1 Planerische Beschreibung.....	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	3
1.3 Streckengestaltung	5
2 Begründung des Vorhabens.....	7
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	7
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	8
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	9
3 Vergleich der Varianten, Wahl der Linie.....	10
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	10
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	10
3.3 Variantenvergleich	10
3.4 Gewählte Linie	11
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	11
4.1 Ausbaustandard.....	12
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	12
4.3 Linienführung	12
4.4 Querschnittsgestaltung.....	12
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	15
4.6 Besondere Anlagen.....	16
4.7 Ingenieurbauwerke.....	16
4.8 Lärmschutzanlagen.....	17
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	17
4.10 Leitungen.....	18
4.11 Baugrund, Erdarbeiten.....	18
4.12 Entwässerung.....	19
4.13 Straßenausstattung	20
5 Angaben zu den Umweltauswirkungen.....	21
5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	21
5.2 Naturhaushalt.....	21
5.3 Landschaftsbild	21
5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	22
5.5 Artenschutz	22
5.6 Natura 2000-Gebiete.....	22
5.7 Weitere Schutzgebiete	22

6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	23
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	23
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	23
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	23
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	23
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	23
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.....	23
7	Kosten	24
8	Verfahren	25
9	Durchführung der Baumaßnahme.....	26

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegenden Entwurfsunterlagen haben die Verschiebung der Bahnhofstraße in Bad Salzungen im Bereich von der Rosa-Luxemburg-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz am Bahnhof Bad Salzungen zum Inhalt. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der geplanten komplexen Umgestaltung des Bahnhofsbereichs im Auftrag der Stadt Bad Salzungen. Hierbei soll auch der derzeit bestehende Busbahnhof am östlichen Bahnhofsvorplatz verlagert werden und das gesamte Areal eine städtebauliche Aufwertung einschließlich Neugestaltung der ÖPNV-Anlagen erfahren. Als Grundorientierung dient eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie vom April 2014. Diese weist unter anderem auch die seitliche Verschiebung der Bahnhofstraße um bis zu 3,50 m in südlicher Richtung aus.

Die Bahnhofstraße bildet innerhalb dieses Vorhabens im Abschnitt zwischen der Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße und dem Netzknoten 5127 011 (Kreisverkehr), innerhalb der Stadt Bad Salzungen gelegen, ein Teilstück der Landesstraße L 2895 zwischen den Netzknoten 5127 041 und 5127 011. Sie ist somit als angebaute, innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit überwiegend nähräumiger Verbindungsfunktion einzustufen und gemäß RIN 2008 der Kategorie HS IV zuzuordnen.

Maßgebend für die Ausgestaltung der Verkehrsanlage sind somit die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Baubereich umfasst eine Länge von ca. 300 m (ohne Kreisverkehr). Die derzeitige unstete Querschnittsausbildung der Bahnhofstraße wird in eine konstante Fahrbahnbreite mit eindeutig zuzuordnenden Querschnittselementen umgestaltet.

Der neue Straßenquerschnitt setzt sich dabei aus einer 7,50 m breiten Fahrbahn (zwei Fahrstreifen zu je 3,75 m Breite) zusammen. Die 3,75 m breiten Fahrstreifen werden durch eine Fahrstreifenbegrenzungslinie in einen 2,25 m breiten Fahrstreifen und einen 1,50 m breiten Angebotsstreifen für den Radverkehr unterteilt. Am nördlichen Fahrbahnrand, angrenzend an den neu gestalteten Bahnhofsvorplatz, schließt sich auf ca. 200 m Länge eine 3,00 m breite Sonderfahrspur (für Bushaltestellen und Längsparkplätze) an.

Zwischen der Straßenfahrbahn und der angrenzenden Sonderfahrspur wird zusätzlich ein 25 cm breiter Sicherheitsstreifen eingeordnet, der gleichzeitig für die Ausbildung einer Entwässerungsmulde ($b = 30 \text{ cm}$) genutzt wird.

Der in südlicher Richtung angrenzende öffentliche Verkehrsraum/Grundstücksfläche wird bis an die aktuellen Grundstücksgrenzen durch die Anlage von Gehweg- und Grünflächen neu gestaltet. Ebenso werden die nördlich an die Sonderfahrspur angrenzenden Flächen im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes umgestaltet.

Vorhandene Grundstückszufahrten und die bei Bau-km 0+340 einmündende Mathilde-Wurm-Straße sind entsprechend der neuen Lage und Höhe der Bahnhofstraße anzupassen. Besonders für die weitere Andienung der Parkplatzflächen am Medimax-Markt sind umfangreiche Änderungen erforderlich, die teilweise (Rückbau vorhandener Anlagen auf dem öffentlichen Straßengrundstück) durch den Anlieger in eigener Regie erbracht werden.

Die neue Fahrbahnfläche der Bahnhofstraße ist nach Belastungsklasse 1,8 der RStO 12 in bituminöser Bauweise zu befestigen. Für die Sonderfahrspur (vorrangige Nutzung durch Busverkehr) wird die Belastungsklasse 3,2 zum Ansatz gebracht. Im Kreisverkehr (Netzknoten 5127 011) und dem nördlichen Anbindeast bis zum bestehenden Bahnübergang ist außerdem eine Deckenerneuerung vorgesehen (nicht Inhalt der vorliegenden Planunterlagen). Im Kreisverkehr erfolgt dabei die Erneuerung der bituminös befestigten Fahrbahndecke nach Belastungsklasse 10 RStO 12.

Für die angrenzenden Fußgängerbereiche ist eine Befestigung durch Pflaster- oder Plattenbeläge aus Natursteinmaterial vorgesehen. Bordbegrenzungen werden ebenfalls in Naturstein ausgebildet. Im Bereich geplanter Bushaltestellen ist ein Kombibord vorgesehen.

Die Teilbaumaßnahme Verschiebung Bahnhofstraße umfasst einschließlich der südlich angrenzenden Gehwegflächen und des nördlichen Sonderfahrstreifens insgesamt ca. 4.620 m² Fläche. Es handelt sich vordergründig um das städtische Grundstück 717/8 sowie in geringem Umfang um Flächen der angrenzenden Grundstücke 800/20, 764/7 und 759/10 südlich der Bahnhofstraße und der Grundstücke 1695/62, 1695/63 und 1695/45 nördlich der Bahnhofstraße. Sämtliche betroffenen Flächen (ausgenommen ca. 380 m² Grünflächen) werden bereits als Verkehrsfläche beansprucht.

1.3 Streckengestaltung

An der Trassierung der Bahnhofstraße werden gegenüber dem Bestand geringfügige Änderungen vorgenommen. Zwischen den gegebenen Zwangspunkten (Neubau Kaufland und Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße im Westen sowie dem bestehenden Kreisverkehr im Osten) wird die Straßenachse im Anschluss an eine Rechtskrümme mit $R = 400$ m nach der Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße geradlinig auf den Kreisverkehrsmittelpunkt zugeführt.

Auf diese Weise kommt es zu einer teilweisen seitlichen Verschiebung der Fahrbahn. Diese liegt insbesondere im östlichen Teil der Umbaustrecke bei bis zu 3,50 m in südlicher Richtung. Dadurch erfolgt die Verdrängung vorhandener Grünbereiche (Seitentrennstreifen) bzw. von Parkstellflächen in Längsaufstellung. Diese Verschiebung liegt im Sinne der Bahnhofsvorplatzgestaltung und ermöglicht die Ausbildung einer zusätzlichen Fahrspur für die Anordnung von Bushaldebereichen und Kurzzeitparkplätzen (Taxi, Kiss & Ride) längs des nördlichen Fahrbahnrandes der Bahnhofstraße als Ersatz für den zukünftig entfallenden Busbahnhof im Bereich des östlichen Bahnhofsvorplatzes.

Die Gradienten der Straße orientiert sich an den Bestandshöhen mit einem leichten Gefälle von West nach Ost. Mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ergeben sich neue Hauptachsen für die zu erwartenden Fußgängerströme. Dementsprechend erfolgt eine neue Anordnung der Fußgängerquerungsstellen die in Form von angehobenen Plateauflächen in 6 bis 8 m Breite und entsprechenden Anrammungen mit Rampenneigung 1:40 baulich hervorgehoben werden.

Zu- und Abfahrt zum bereits neu errichteten Busbereitstellungsplatz (Flurstück 800/20) erfolgen wie im Bestand über abgesenkte Bereiche des angrenzenden Gehweges. Die Restflächen zwischen dem 3,0 m breiten Gehweg und Busbereitstellungsplatz werden für eine mögliche Begrünung vorbereitet. Die Baufeldgrenze bildet hier der zu erneuernde Hochbord am Busbereitstellungsplatz.

Für den südlich an die Bahnhofstraße angrenzenden Gehweg ist keine konstante Breite vorgesehen. Allgemein wird jedoch eine Breite von mind. 3,00 m angestrebt, wobei in Höhe Flurstück 496/11 auf ca. 20 m Länge eine örtlich bedingte Einengung bis zu einer Mindestbreite von 1,65 m vorliegt. Im Abschnitt zwischen Mathilde-Wurm-Straße und Kreisverkehr wird der Gehbereich analog Bestand bis an die vorhandenen Einfriedungsmauern befestigt.

Mit der im Lageplan dargestellten Geometrie ist die Unterbringung von mindestens 5 Bushaltestellen im Bereich des gesondert abgegrenzten Fahrstreifens nördlich der Bahnhofstraße möglich. Außerdem sind jeweils 2 Stellplätze für Taxis sowie als Kurzzeitparkplatz „Kiss & Ride“ vorgesehen.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt unter Beachtung der Gefällesituation (geringes Längsgefälle) und Querschnittsausbildung (Dachprofil) über beidseitig des Fahrbahnbereiches angeordnete Mulden- bzw. Bordrinnen mit Straßenablaufschächten, die an die bestehende bzw. in Teilbereichen für eine Erneuerung vorgesehene Kanalisation in der Bahnhofstraße angebunden werden. Insbesondere in jenem Bereich, in dem durch den Wasser und Abwasser-Verband Bad Salzungen der Neubau bzw. eine Erneuerung der Kanalanlagen vorgesehen ist, ist die Anzahl der Rohranschlüsse durch Zusammenfassung mehrerer Straßenabläufe über eine Schleppleitung zu begrenzen. In Bereichen ohne Änderungen am Bestandskanal sind die vorhandenen Anschlussleitungen der entfallenden Straßenablaufschächte zu nutzen.

Die Anbindung am Bauanfang in Höhe Rosa-Luxemburg-Straße erfolgt in Lage, Höhe und Querschnitt an die laut Planung für die verkehrliche Anbindung des neuen Kaufland vorgegebene Trassierung der Bahnhofstraße.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Das Bauvorhaben steht im Zusammenhang mit der geplanten generellen Neugestaltung (Aufwertung) des Bahnhofsbereichs im thüringischen Bad Salzungen. Als Grundorientierung dient eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie vom April 2014. Diese weist unter anderem auch die teilweise verschobene Lage der Bahnhofstraße nebst ÖPNV-Anlagen in dem vorliegenden Bereich aus.

In Vorbereitung der Baumaßnahme wurde im Jahr 2015 (infolge Verdrängung durch den Neubau eines Kaufland-Marktes) auf der angrenzenden Grundstücksfläche 800/20 bereits ein neuer Busbereitstellungsplatz südlich der Bahnhofstraße errichtet. Gleichzeitig erfolgt mit dem Kaufland-Neubau auch eine Neugestaltung der verkehrlichen Anbindung des Verbrauchermarktes. Diese beinhaltet neben der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knoten Bahnhofstraße/Untere Husengasse westlich des Planungsbereiches auch die Neuanschlusss der Bahnhofstraße bis ca. 80 m westlich der Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße. Von hier bis einschließlich Einmündungsbereich Rosa-Luxemburg-Straße ist durch das Straßenbauamt Südwestthüringen eine Fahrbahnerneuerung geplant. Die Planungsgrenze in Höhe der Einmündung Rosa-Luxemburg-Straße (Bau-km 0+145,4) stellt den Bauanfang für die Verschiebung der Bahnhofstraße im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs Bad Salzungen dar.

Während mehrerer Abstimmungsberatungen zwischen den zuständigen Stellen der Stadt Bad Salzungen, dem Nahverkehrsunternehmen (PNG) und am Vorhaben beteiligten Dritten wurde unter Beachtung der Vorgaben aus der Machbarkeitsstudie sukzessive die vorliegende Gestaltung für die Bahnhofstraße ausgearbeitet.

Weitere gestalterische Aspekte im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme (Farb- und Oberflächengestaltung sowie Materialauswahl der Gehwegflächen, Beleuchtung, Ausstattung Haltestellenbereich) wurden teilweise in den vorliegenden Unterlagen informativ wiedergegeben und werden im Detail im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert. Auf eine detaillierte Darstellung der neuen Freiflächengestaltung im Bereich Bahnhofsvorplatz als auch östlich des Kreisverkehrs wurde gänzlich verzichtet.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich nicht um ein UVP-pflichtiges Vorhaben nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Die UVP-Pflicht bei einem Straßenbauvorhaben besteht, wenn gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG den Anforderungen der Anlage 1 dieses Gesetzes entsprochen wird. Das heißt, wenn das Straßenbauvorhaben eine Bundesautobahn bzw. Schnellstraße, eine mehrstreifige Bundesstraße von mindestens 5 km Länge, oder der Ausbau bzw. die Verlegung einer bestehenden Bundesstraße zu einer mehrstreifigen Bundesstraße von mindestens 10 km Länge darstellt. Dies ist hier nicht der Fall.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Das vorliegende Projekt zählt nicht zu den sogenannten „Öko-Stern-Maßnahmen“. Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag liegt somit nicht vor.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Das Bauvorhaben steht wie erwähnt im Zusammenhang mit der geplanten komplexen Neugestaltung des Bahnhofsbereichs in Bad Salzungen als übergeordnetes Vorhaben. In dieses ist die Verschiebung der Bahnhofstraße unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen und neuen Gestaltungsanforderungen eingebettet.

Die Ausbauparameter für die Straße wurden gemäß den geltenden Richtlinien und Empfehlungen sowie den gegebenen Randbedingungen im wirtschaftlich vertretbaren Rahmen angepasst bzw. in Richtung der Vorgabewerte optimiert.

Mit der Anordnung mehrerer Fußgängerquerungsstellen und deren baulichen Verdeutlichung wird den zu erwartenden fußläufigen Wegbeziehungen entsprochen und die Wahrnehmbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Prinzipielle Änderungen am Verlauf der Bahnhofstraße und des angrenzenden Gehweges sind ausgenommen der teilweisen südlichen Verschiebung der Fahrbahn nicht geplant.

Für den betrachteten Abschnitt der Bahnhofstraße ist zukünftig eine Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

entfällt.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Wie mehrfach erwähnt steht die Baumaßnahme im Zusammenhang mit der geplanten generellen Neugestaltung des Bahnhofsbereichs in Bad Salzungen.

Die darin eingebettete Verschiebung der Bahnhofstraße im betrachteten Bereich zwischen der Rosa-Luxemburg-Straße und Netzknoten 5127 011 (Kreisverkehr), liegt somit im Interesse der Kurstadt Bad Salzungen, die eine ansprechende neue Gesamtsituation für Besucher der Stadt schaffen möchte.

3 Vergleich der Varianten, Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet für die Umgestaltung des Bahnhofsbereichs in Bad Salzungen erstreckt sich auf den Bereich südlich der Gleisanlagen der Bahn zwischen der Rosa-Luxemburg-Straße mit Beachtung des geplanten Neubaus eines Verbrauchermarktes (Kaufland) im Westen über die Werrastraße und Kreisverkehr hinweg bis einschließlich Goethepark im Osten. Innerhalb dieses Bereiches bildet die in den vorliegenden Unterlagen betrachtete L 2895 (Bahnhofstraße) bis zum Kreisverkehr (Netzknoten 5127 011) die südliche Begrenzung.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Um einen erhöhten Gestaltungsspielraum für die Neugestaltung des Bahnhofsbereichs nördlich der Bahnhofstraße gemäß bestätigter Voruntersuchungen sicher zu stellen, wurde für die Trassierung der Bahnhofstraße eine geradlinige Verbindung zwischen dem Kaufland-Neubau und dem bestehenden Kreisverkehr gewählt, wodurch sich eine teilweise Verschiebung der Fahrbahn in südlicher Richtung ergibt. Diese geht vordergründig zu Lasten bisher vorhandener Grünflächen/Seitentrennstreifen südlich der Bahnhofstraße.

Varianteuntersuchungen erfolgten unter Einbeziehung des federführenden Architekturbüro für die Gesamtmaßnahme (Hager Partner AG), dem Vorhabensträger (Stadt Bad Salzungen), und dem Baulastträger für die L 2895 (Straßenbauamt Südwestthüringen) sowie dem Nutzer der Bushaltestellen (Personennahverkehrsgesellschaft Bad Salzungen mbH) insbesondere hinsichtlich der Querschnittsgestaltung der Bahnhofstraße, Anordnung der Haltestellen und zur baulichen Ausgestaltung der geplanten Fußgängerquerungsstellen.

Im Ergebnis wurde die vorliegende Gestaltung als einbahnige, zweispurige Straße mit 3,75 m breiten Fahrstreifen (2,25 m zuzüglich 1,50 m Angebotsstreifen für den Radverkehr) mit einer nördlich angrenzenden zusätzlichen Spur für die Bushaltestellen bzw. Unterbringung von Kurzzeitstellplätzen als Vorzugslösung definiert.

Im Bereich der Fußgängerquerungsstellen wird zu deren Verdeutlichung das Fahrbahnniveau der Bahnhofstraße lokal angehoben.

3.3 Variantenvergleich

entfällt

3.4 Gewählte Linie

Unter Beachtung der baulichen Randbedingungen und der Geländesituation wurde eine weitestgehend bestandsorientierte Trassierung für die Bahnhofstraße als vorteilhafteste Lösung gesehen. Dies gilt im Besonderen hinsichtlich der Gradientenabwicklung. Weitergehende Variantenuntersuchungen sind diesbezüglich nicht zielführend, da sie im Widerspruch zum abgestimmten Gesamtgestaltungskonzept für den Bahnhofsvorplatz stehen würden.

Insbesondere die bauliche Ausgestaltung der Fußgängerquerungsstellen wurde kontrovers diskutiert. Letztendlich hat man sich auf eine Beibehaltung der Niveauanhebung unter Verzicht auf eine optische Verdeutlichung durch einen Materialwechsel verständigt.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

Auf Grund der angebauten innerörtlichen Lage der Bahnhofstraße als Teil der Landesstraße 2895 sind hinsichtlich Gestaltung und Ausbaustandard die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) maßgebend. Gleichzeitig sind die gestalterischen Vorgaben aus dem abgestimmten Gesamtgestaltungskonzept für das Bahnhofsbereich zu berücksichtigen und die verschiedenen Nutzungsansprüche (Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion) in Einklang zu bringen. Infolge der beabsichtigten Geschwindigkeitsbeschränkung auf $v = 30$ km/h sind in trassierungstechnischer Sicht ausschließlich fahrgeometrische Aspekte zu berücksichtigen.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Bahnhofstraße bildet ein innerstädtisches Teilstück der L 2895 in der Ortslage Bad Salzungen. An ihrer Funktion im öffentlichen Straßennetz sind keine Änderungen vorgesehen. Sie ist unverändert als innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr zu charakterisieren.

4.3 Linienführung

Prinzipielle Änderungen an der Linienführung des betrachteten, ca. 300 m langen Abschnittes der L 2895 (Bahnhofstraße) erfolgen abgesehen von der teilweisen südlichen Verschiebung nicht. Durch Einschaltung einer Rechtskrümme mit $R=400$ m im Anschluss an die Einmündung der Rosa-Luxemburg-Straße wird die Bahnhofstraße zukünftig geradlinig auf den Mittelpunkt des bestehenden Kreisverkehrs am Bahnübergang (Achsschnittpunkt = Kreismittelpunkt) geführt.

4.4 Querschnittsgestaltung

Gemäß Tabelle 7 RAST 06 ist für die Fahrbahnbreite von Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr im Regelfall ein Wert von 6,50 m Breite anzusetzen. Auf Grund der bestehenden Flächenverfügbarkeit wurde der Option einer Ausweisung von 1,50 m breiten Angebotsstreifen für Radfahrer Rechnung getragen und eine Fahrbahnbreite von 7,50 m gewählt.

Nördlich der Fahrbahn der Bahnhofstraße schließt sich auf ca. 180 m Länge nach einem 25 cm breiten Sicherheitsstreifen ein zusätzlicher Fahrstreifen von 3,0 m Breite an, der als Haltestellenbereich für Linienbusse bzw. der Ausweisung von vier Kurzzeitparkplätzen in Längsaufstellung (2xTaxi und 2xKiss & Ride) dient.

Im Bereich der Bushaltestellen sind Busbordsteine als Fahrbahnbegrenzung vorgesehen. Die sich daran anschließenden Flächen sind Inhalt der Neugestaltung Bahnhofsvorplatz. Verbleibende Flächen zwischen dem neuen südlichen Fahrbahnrand und den bestehenden Begrenzungen des öffentlichen Verkehrsraumes werden überwiegend als Gehwegflächen bzw. Teilflächen auch für die Anlage von Grünflächen genutzt. In der Zufahrt zum Kreisverkehr wird wie im Bestand ein Fahrbahnteiler ausgebildet, über den der querende Fußgängerverkehr geführt wird. (Für den südlichen Anbindeast am Kreisverkehr, der kommunalen „Rudolf-Breitscheid-Straße“ ist eine analoge Umgestaltung geplant.)

Die Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus erfolgte nach RStO 12 über die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B (Methode 1.2) unter Ansatz der im Rahmen durchgeführter Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2007 und deren Analyse für 2008 ermittelten Verkehrsstärken. (Quelle: Fortschreibung der Verkehrskonzeption Bad Salzungen, Baustein fließender Verkehr, Stand November 2008, viaprojekt Beratende Ingenieure GmbH). Danach ergab sich für die Bahnhofstraße im betrachteten Abschnitt westlich des Knotens Bahnhofstraße/Werrastraße/Rudolf-Breitscheid-Straße (Kreisverkehr) ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 7.306 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 184 Fahrzeugen (2,5%) pro Tag. Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrszunahme des Schwerverkehrs von 1% bei Landesstraßen ergibt sich für das Jahr 2017 als voraussichtlicher Termin für den Straßenumbau ein $DTV^{(SV)} = 201 \text{ Kfz}^{(SV)}/d$. Daraus ermittelt sich die bemessungsrelevante Beanspruchung nach der Gleichung:

$$B = N \times DTA^{(SV)} \times q_{bm} \times f_1 \times f_2 \times f_3 \times f_z \times 365,$$

wobei folgende Faktoren und Einflussgrößen in Ansatz gebracht werden:

- N = 30 Jahre
- $DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} \times f_A = 201 \text{ Fz}/24\text{h} \times 3,3 = 663 \text{ tägl. Achsübergänge des SV}$
- $q_{bm} = 0,23$ Lastkollektivquotient: Landesstraßen
- $f_1 = 0,50$ Fahrstreifenfaktor: DTV(SV) für 2 Streifen
- $f_2 = 1,10$ Fahrstreifenbreitenfaktor: 3,25 m - 3,75m
- $f_3 = 1,00$ Steigungsfaktor: $s_{max} < 2 \%$
- $p = 0,01$ Zunahme Schwerverkehr: Landesstraßen
- $f_z = 1,159$ mittl. Zuwachsfaktor SV: für 30 Jahre
- $f_A = 3,3$ Achszahlfaktor: Bundesstraßen

$$\begin{aligned} B &= N \times DTA^{(SV)} \times q_{bm} \times f_1 \times f_2 \times f_3 \times f_z \times 365: \\ &= 30 \times 663 \times 0,23 \times 0,50 \times 1,10 \times 1,00 \times 1,159 \times 365 \\ &= 1,064 \text{ Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge} \end{aligned}$$

Auf dieser Grundlage ergibt sich nach RStO 12 eine Zuordnung zur Belastungsklasse Bk 1,8 wie sie auch für den westlich angrenzenden Bereich der Bahnhofstraße durch das Straßenbauamt Südwestthüringen ausgewiesen wurde.

In den vorstehenden Verkehrszahlen ist jedoch nicht berücksichtigt, dass die Zufahrt zum bisherigen Busbahnhof nicht über den Anbindeast der Bahnhofstraße am Kreisverkehr erfolgte, was aber zukünftig der Fall ist. Gemäß Angaben des Nahverkehrsbetriebes ist mit bis zu 130 Busfahrten pro Tag zu rechnen. Deshalb wird gemäß Tabelle 3 RStO 12 der zusätzliche Busfahrstreifen der Belastungsklasse 3,2 zugeordnet (erhöhte Beanspruchungen durch Spurfahren, Bremsen, Warten, Anfahren).

Mit einer entsprechenden Erhöhung des DTV^(SV) um bislang nicht erfasste 65 Busfahrten (50%) pro Tag auf $DTV^{(SV)} = 266 \text{ Kfz}^{(SV)}/d$ ermittelt sich die bemessungsrelevante Beanspruchung B für die Bahnhofstraße auf 1,408 Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge und liegt somit weiter im Rahmen der Belastungsklasse 1,8.

Die Stärke des frostsicheren Straßenoberbaues ergibt sich nach Tabelle 6 und 7 sowie Bild 6 der RStO 12 wie folgt:

○ Ausgangswert F3 / Bk 1.8	:	60 cm
○ Frosteinwirkungszone III:		+ 15 cm
○ Keine besonderen Klimaeinflüsse		0 cm
○ Kein Grund- oder Schichtenwasser bis 1,5 m unter Planum		0 cm
○ In Geländehöhe bis Dammlage < 2,0 m Höhe		0 cm
○ Mit Entwässerungseinrichtungen:		- 5 cm
<hr/>		
Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues		70 cm

Die neu herzustellenden bituminösen Fahrbahnbefestigungen nach Belastungsklasse 1,8 setzen sich zusammen aus

4 cm Asphaltdeckschicht Asphaltbeton AC 11 DS Bitumen 25/55-55

16 cm Asphalttragschicht AC 32 TS Bitumen 50/70

50 cm Frostschutzschicht Körnung 0/56 → 70 cm Gesamtstärke

(Gleicher Straßenaufbau ist für den westlich angrenzenden Bereich im Zuge der Erneuerung der L 2895 durch das Straßenbauamt Südwestthüringen vorgesehen.)

Laut Planunterlagen aus dem Jahr 1996 erfolgte der letzte Straßenausbau in einer Gesamtstärke von 64 cm bei insgesamt 18 cm bituminös gebundenen Konstruktionschichten. In jenen Abschnitten der Bahnhofstraße, in denen die neue Fahrbahnoberkante mind. 6 cm über der bestehenden Fahrbahnoberkante zu liegen kommt, wäre somit nach Rückbau der gebundenen Befestigungsschichten ein (teilweiser) Verbleib

der ungebundenen Tragschicht im Fahrbahnaufbau möglich. Dies ist praktisch realisierbar, sofern keine weitergehenden Eingriffe in den Unterbau für den Kanalbau bzw. Neuverlegung von Medienleitungen und Anschlussleitungen der Straßenentwässerung notwendig sind und die Lage der neuen Fahrbahnfläche mit der bestehenden Fahrbahnfläche identisch ist. Da dies nur beschränkt gewährleistet ist, wird zunächst von einem durchgängigen grundhaften Ausbau ausgegangen wie er im Bereich der südlichen Verschiebung grundsätzlich erforderlich wird (ehemalige Grün- bzw. Gehwegflächen). Ungeachtet dessen ist bei der Bauausführung eine maximale Beschränkung des Eingriffes in bestehende ungebundene Konstruktionsschichten anzustreben.

Die Tragfähigkeit der vorhandenen ungebundenen Tragschichten als auch des Untergrundes ist auf Grund der langjährigen Vorbelastung und keiner offensichtlichen, auf Tragfähigkeitsdefizite zurück zu führenden Schäden als ausreichend anzusehen.

Im Bereich des Knotens Bahnhofstraße/Werrastraße/Rudolf-Breitscheid-Straße (Kreisverkehr) erfolgt eine Erneuerung der bituminös gebundenen Befestigung. Auf Grund der hier vorliegenden erhöhten Beanspruchungen (spurtreues Fahren, Schubkräfte infolge Kurvenfahrt und Anfahr-/Bremsvorgänge) erfolgt unter Abstimmung mit dem Straßenbauamt Südwestthüringen die Erneuerung der gebundenen Schichten nach Belastungsklasse Bk 10 unter Einschaltung einer zusätzlichen, 8 cm starken Asphaltbinderschicht und Reduzierung der Asphalttragschicht auf 14 cm Stärke. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Unterlagen.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der Fahrbahnrand der Kreisverkehrsfahrbahn (Netzknoten 5127 011) stellt das Bauende für die Verschiebung der Bahnhofstraße dar.

Die Einmündung der Mathilde-Wurm-Straße bei Bau-km 0+338 wird entsprechend dem neuen Fahrbahnrandverlauf und Höhenlage der Bahnhofstraße örtlich angepasst. Eckausrundungen werden mit $R = 6 \text{ m}$ bzw. 8 m vorgenommen. In Folge der Verschiebung der Fahrbahn der Bahnhofstraße um ca. $3,50 \text{ m}$ in südliche Richtung ergeben sich für die Anbindung der mit ca. 7% Gefälle in Richtung Bahnhofstraße geneigten Mathilde-Wurm-Straße ungünstigere geometrische Randbedingungen. Um die vorliegende Neigungsdifferenz zwischen der Querneigung der Bahnhofstraße (Dachprofil mit $2,5\%$) und der gegenläufigen Längsneigung der einmündenden Mathilde-Wurm-Straße (7%) zu verringern sowie die notwendige Anpassungslänge in der angebauten Mathilde-Wurm-Straße zu beschränken wird die Querneigung der

Bahnhofstraße im Einmündungsbereich durch eine lokal begrenzte Verwindung auf bis zu 0,5% verringert. Im Bereich der am Fahrbahnrand der Bahnhofstraße entstehenden Kehllinie wird die entwässerungstechnisch notwendige Mindestlängsneigung von >0,5% gewährleistet. Die verbleibende Neigungsdifferenz wird mit einem Halbmesser $H_w = 50$ m ausgerundet (> fahrgeometrischer Mindestwert $H_w = 20$ m nach RAS 06).

Sonstige vorhandene Grundstückszufahrten (Gehwegüberfahrten zum Busbereitstellungsplatz, an der Zu- und Ausfahrt Parkplatz MediMax sowie zum Flurstück 796/11) werden lagemäßig beibehalten bzw. neu eingeordnet (Zufahrt Parkplatz MediMax) und jeweils höhenmäßig angepasst.

Um sich gegenüber dem Gehweg optisch abzuheben, erfolgt eine Befestigung durch farblich abweichendes Natursteinpflaster. Die Bordbegrenzung der Bahnhofstraße wird an den Grundstückszufahrten auf maximal 3 cm Bordanschlag abgesenkt.

4.6 Besondere Anlagen

Mit der generellen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes entfällt der bisherige Busbahnhof nahe dem Kreisverkehr. Als Ersatz ist wie bereits beschrieben die Schaffung eines 3,00 m breiten Fahrstreifens parallel dem nördlichen Fahrbahnrand der Bahnhofstraße vorgesehen, der neben der Nutzung als zukünftiger Haltestellenbereich für die Busse in geringem Umfang auch Parkmöglichkeiten für Taxis bzw. zum Kurzzeitparken (Kiss & Ride) bietet. Auf diese Weise werden kürzere Wege zwischen den Bahnsteigen der DB und des ÖPNV geschaffen.

Im Bereich der Bushaltestellen werden zur Fahrbahnbegrenzung gegenüber den Gehweg- und Warteflächen Busborde mit 18 cm Bordanschlag gesetzt. Die Gestaltung der anschließenden Gehweg- und Warteflächen einschließlich Leitsystem für mobilitätseingeschränkte Mitbürger, Fahrgastinformationssysteme, Buswartehäuschen und Beleuchtungseinrichtungen ist Inhalt der Planung zur Freiflächengestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Zur Ausleuchtung der Bahnhofstraße wird eine neue durchgehende Straßenbeleuchtung im südlich der Bahnhofstraße angrenzenden Gehweg errichtet. Sie ist Bestandteil des neuen Gesamtbeleuchtungskonzeptes. Der Abstand der Beleuchtungsmaste untereinander liegt bei 30 bis 35 m.

4.7 Ingenieurbauwerke

Es werden keine Ingenieurbauwerke erforderlich.

4.8 Lärmschutzanlagen

Infolge der unveränderten innerörtlichen Lage sind keine aktiven Lärmschutzanlagen vorgesehen. Die Verschiebung des Emissionsbandes in Richtung bebauter Gebiete, welche gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, aus der sich eine Anspruchsvoraussetzung ableiten lässt, beschränkt sich auf den Abschnitt von Station 0+250 bis 0+435. Der Abstand zur Bebauung verringert sich hier um bis zu 3,5 m. Betroffen sind 2 Gebäude im Bereich von Station 0+320 (Alte Post) und 0+370 (Hotel) rechts der Straße.

Gemäß Verkehrszählung aus dem Jahr 2007 liegt am Netzknoten 5127 011 (Kreisverkehr) in der Spitzenstunde eine Gesamtverkehrsbelastung von 1.189 Kfz/h vor. Von diesen entfallen 29,2% auf den Anbindeast westliche Bahnhofstraße. Dies entspricht einer Verkehrsstärke von 347 Kfz in der Spitzenstunde (Abendspitze). Gemäß Diagramm I RLS-90/06 resultiert daraus unter Ansatz von maximal 5% SV-Anteil ein Mittelungspegel von 64 dB(A). Auf Grund der aktuell maximal zulässigen Geschwindigkeit (50 km/h) ist eine Minderung des Schallpegels um 4,5 dB(A) auf 59,5 dB(A) abzuleiten.

Infolge der Annäherung des Emissionsbandes von ca. 26 m auf ca. 23 m (Hotel) bzw. von ca. 14 m auf 11 m (Alte Post) durch die seitliche Verschiebung der Fahrbahn (Emissionsband) resultiert gemäß Diagramm III RLS-90/06 eine Erhöhung des Lärmpegels um ca. 1,0 bzw. 1,5 dB(A). Dem gegenüber wird durch die geplante Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf der Bahnhofstraße von derzeit 50 km/h auf zukünftig nur noch 30 km/h (bei 5% Lkw-Anteil) gemäß Diagramm II RLS-90/06 eine Lärminderung um ca. 2,5 dB(A) erreicht.

In der Summe ist somit eine Lärminderung um 1 bis 1,5 dB(A) auf 58 bis 58,5 dB(A) zu verzeichnen. Mit dem geplanten baulichen Eingriff geht daher weder eine Erhöhung des Beurteilungspegels einher, noch übersteigt dieser den Wert von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) am Tag. Schallschutzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Wie bereits mehrfach erwähnt, wird für den entfallenden Busbahnhof am östlichen Bahnhofsvorplatz entlang der Bahnhofstraße ein separater Fahrstreifen für die Einordnung von Bushaltestellen parallel zur Bahnhofstraße geschaffen. Es ist eine Ausweisung von 5 Haltestellen vorgesehen, wobei in der Abfahrt eine Doppelhaltestelle geplant ist. Die Zufahrt zu den Bushaltestellen erfolgt ausschließlich aus Richtung Kreisverkehr.

Erforderliche Haltestelleneinrichtungen (Unterstand, Fahrgastinformationssystem, Blindenleiteinrichtungen u.s.w.) sind Inhalt der Neugestaltung Bahnhofsvorplatz.

4.10 Leitungen

Infolge der innerörtlichen Lage des Baubereiches liegen eine Vielzahl von Ver- und Entsorgungsleitungen im Bauraum vor. Der bekannte Leitungsbestand wurde in die Lageplanunterlage 5.1 übertragen. Im Zusammenhang mit der Umnutzung des ehemaligen Empfangsgebäudes sowie der verbleibenden Bebauung (Wasserturm und Service-Punkt PNG) nördlich der Bahnhofstraße sind neue Medienanbindungen geplant. Deren genaue Lage und Umfang sind noch nicht endgültig definiert.

Durch die teilweise Verschiebung der Fahrbahnränder kommt es örtlich zur Überbauung bisher in Gehwegflächen liegender Leitungen durch die Straßenfahrbahn. Dies wurde mit den betroffenen Versorgungsunternehmen erörtert und die gemäß beiliegendem Regelungsverzeichnis aufgelisteten Festlegungen getroffen.

Es ist davon auszugehen, dass sonstige im Gehwegbereich vorhandene und verbleibende Anlagen durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

4.11 Baugrund, Erdarbeiten

Das Baufeld umfasst ausgenommen der vorhandenen Grüninseln durchgängig bereits durch Verkehrsanlagen beanspruchte Flächen. Die vorhandenen Befestigungen weisen eine Gesamtstärke von ca. 65 cm im Fahrbahnbereich bzw. ca. 30 cm in Gehwegflächen auf. Unterhalb der Befestigungsschichten bzw. nach Abtrag von Oberbodenschichten einschl. Erdaushub im Bereich ehemaliger Grüninseln liegen Auffüllungen aus einem Erdstoffgemisch an, welches überwiegend mit tonigen, schluffigen, organischen und teils auch mit kiesigen und sandigen Materialien durchsetzt ist. Die Mächtigkeit liegt bei 1,0 bis 2,5 m. Die Kornzusammensetzung ist stark schwankend. Es ist nicht auszuschließen, dass Bauwerksreste, Beton- oder Ziegelschutt angetroffen werden.

Unterhalb der Auffüllung steht Aueton bzw. Flussskies an, bevor der Sandsteinhorizont bei ca. 5,5 m Tiefe erreicht wird. Diese Bereiche werden durch das Straßenbauvorhaben nicht erreicht.

Die Gründung der Verkehrsflächen erfolgt ausschließlich im Bereich der vorgenannten Auffüllungen. Die Auffüllung ist als sehr frostempfindlich (Frostempfindlichkeitsklasse 3) einzustufen und auf Grund der schwankenden Zusammensetzung im Tragfähigkeitsverhalten nicht genau definierbar. Eine Nachverdichtung ist erforderlich.

Sofern dabei die erforderlichen Mindestwerte von $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$ auf dem Erdbauplanum (bzw. 120 MN/m^2 auf verbleibenden ungebundenen Tragschichten) nicht erreicht werden, ist ein zusätzlicher Bodenaustausch (ca. 40 cm) vorzunehmen. Zwischen dem Bodenaustauschmaterial und Erdplanum ist ein Geotextil (GRK 3) zu verlegen.

Der Grundwasserspiegel befindet sich im Kieshorizont bzw. Aueton bei ca. 4 m Tiefe. In Niederschlagsperioden ist jedoch mit einem erhöhten Grundwasserstand bei ca. 2,0 m unter Geländeoberfläche zu rechnen sowie örtlich Schichten- und Stauwasser anzutreffen.

In den zur Begrünung vorgesehenen Teilflächen sind vorhandene Befestigungsschichten aufzunehmen und die Fläche durch zu liefernde neue Erd- und Oberbodenstoffe profilgerecht aufzufüllen.

Auszubauende Asphaltbefestigungen sind nach RuVA-StB 01 auf Grund erhöhter PAK-Gehalte der Verwertungsklasse B zuzuordnen. Die erhöhten PAK-Werte in der bituminösen Befestigung schlagen sich auch bei der Bewertung der unterliegenden ungebundenen Tragschichten nieder, die eine teilweise Einstufung als >Z2 zur Folge haben. Es handelt sich um nicht gefährlichen Abfall.

4.12 Entwässerung

Derzeit wird Niederschlagswasser in Richtung bestehender Bordbegrenzungen mit hier vorhandenen Straßenablaufschächten beidseitig der Straße (Dachgefälle) abgeleitet und der vorhandenen Kanalisation zugeführt.

Diese Vorgehensweise wird prinzipiell beibehalten. Lediglich im Bereich der zusätzlich geplanten Fahrspur für den Busverkehr/Parken wird Anstelle einer Bordrinne eine überfahrbare Entwässerungsmulde ($b=30 \text{ cm}$) ausgebildet. Infolge der veränderten Lage der Fahrbahnränder bzw. Muldenrinne sind durchgängig neue Straßenablaufschächte zu setzen. Die Ableitung erfolgt weiterhin in die bestehende bzw. seitens des Wasser und Abwasser-Verband Bad Salzungen neu geplante Kanalisation in der Bahnhofstraße über Anschlussleitungen DN 150. Die Anzahl der Rohranbindungen ist dabei zu minimieren (Zusammenfassung mehrerer Straßenabläufe) bzw. vorhandene Anschlussleitungen zu nutzen.

Zur Planumsentwässerung werden unterhalb der Bordrinnen Längssickergräben ausgebildet um ggf. seitlich zulaufende Sickerwässer aus unbefestigten Nebenflächen bzw. Pflasterflächen vor dem Straßenkörper abzufangen und in den Untergrund abzuleiten.

4.13 Straßenausstattung

Die Vorfahrt regelnde Beschilderung mit Bevorrechtigung der Bahnhofstraße gegenüber einmündenden Straßen wird nicht verändert. Am Fahrbahnrand der übergeordneten Straße bzw. des Kreisverkehrs wird im Einmündungsbereich jeweils eine Fahrbahnbegrenzungslinie Breitstrich 1,5/1.5 markiert.

Im betrachteten Bereich der Bahnhofstraße sind zwischen Kaufland-Neubau und Kreisverkehr zukünftig drei Querungsstellen für Fußgänger im Verlauf der zu erwartenden Hauptströme des Fußgängerverkehrs geplant. Für diese ist eine bauliche Verdeutlichung in Form von 10,6 cm angehobenen Plateauflächen im Fahrbahnverlauf vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Anrampungen werden mit einer Neigung 1:40 ausgebildet.

Der bisherige Fußgängerüberweg entfällt. Zur Verringerung der Konflikträchtigkeit zwischen Fußgänger- und Fahrverkehr (MIV, Bus, Rad) ist für den gesamten Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Kreisverkehr eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgesehen.

Die 7,50 m breite Fahrbahn der Bahnhofstraße wird in einem Abstand von 1,50 m vom Fahrbahnrand mit Fahrbahnbegrenzungslinien S 1/1 m zur Ausweisung von Angebotsstreifen für den Radverkehr markiert und dieser mit entsprechenden Piktogrammen versehen. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,50 m erlaubt einen ungehinderten Begegnungsverkehr für Pkw. Eine Mittelmarkierung entfällt.

Die vorgesehene Fahrspur an den Bushaltestellen und Längsparkplätzen wird weitestgehend durch eine 30 cm breite Muldenrinne zur Fahrbahn hin begrenzt, so dass ausgenommen des Zufahrtbereiches am Kreisverkehr und der vorgesehenen Fußgängerquerungen auf die Markierung einer durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzungslinie $b = 25$ cm verzichtet werden kann.

Die geplanten Kurzzeitparkplätze werden untereinander durch Markierungslinien begrenzt. Im Bereich der „Busspur“ sind entsprechende Piktogramme „BUS“ aufzubringen. Die Haltestellenbeschilderung und Ausstattung erfolgt im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Freiflächen nördlich der Bahnhofstraße.

Die endgültige Festlegung zur Straßenausstattung erfolgt anhand eines mit den Verkehrsbehörden und der Polizei abzustimmenden und zu bestätigenden Ausrüstungsplanes im Zuge der Ausführungsplanung.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Mit dem Gesamtvorhaben soll eine allgemeine Aufwertung des Bahnhofsbereichs und eine Verkürzung der Wege beim Übergang vom ÖPNV auf den SPNV erreicht werden. Dem kommt die neue Anordnung der Bushaltestellen parallel zur Bahnhofstraße entgegen.

Gemäß den zu erwartenden Hauptverkehrsströmen des Fußgängerverkehrs werden baulich hervorgehobene Querungsmöglichkeiten über die Bahnhofstraße neu geschaffen. Mit der gleichzeitigen Verringerung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h ist eine allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie eine Reduzierung der Lärmemission verbunden.

5.2 Naturhaushalt

Das Bauwerk befindet sich innerhalb der städtischen Bebauung. Naturschutzfachliche Schutzgebiete sind nicht betroffen. Ebenso sind keine gefährdeten oder geschützten Arten bzw. besonders geschützte Biotope vorhanden.

Mit der Trassenverschiebung kommt es zum Entfall des bisherigen Seitentrennstreifens mit Baumbestand im Abschnitt Mathilde-Wurm-Straße bis zum Kreisverkehr und im Bereich der Alten Post. Die Flächenneuersiegelung umfasst ca. 400 m². Dem steht eine Flächenentsiegelung und Neuanlage von Grünflächen im Bereich Parkplatz MediMax und am Busbereitstellungsplatz gegenüber. Außerdem entfällt zukünftig die Ausbildung eines Gehweges nördlich der Bahnhofstraße im Bereich Neubau Kaufland. Die damit einhergehende Flächenentsiegelung umfasst ca. 280 m².

In der Bilanz steht somit eine Flächenmehrsiegelung im Umfang von ca. 120 m² zu Buche. Da die Verschiebung der Bahnhofstraße nur ein Teil des Gesamtvorhabens Umgestaltung Bahnhofsbereich beinhaltet, ist zu berücksichtigen, dass mit der geplanten Neugestaltung des westlichen und östlichen Bahnhofsvorplatzes umfangreiche Flächenentsiegelungen und die Schaffung neuer Grünbereiche verbunden sind, die die Gesamtbilanz positiv ausfallen lassen.

5.3 Landschaftsbild

Das Landschaftsbild im Plangebiet ist städtisch geprägt. Die Verschiebung der Bahnhofstraße ist in dem Gesamtvorhaben Umgestaltung Bahnhofsbereich in Bad Salzungen eingebettet.

Mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsbereichs als „Eingangstor“ zur Stadt Bad Salzungen wird eine neue Gesamtsituation geschaffen, die eine deutliche städtebauliche Aufwertung beinhaltet.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich der Baumaßnahme „Umbau Bahnhofstraße“ befinden sich keine bekannten Kultur- und Sachgüter, so dass Auswirkungen auf diese durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

5.5 Artenschutz

Von dem Bauvorhaben gehen keine artenschutzrechtlichen Tatbestände aus. Die Fällung vorhandener Alleebäume führt zu keinem Tötungstatbestand bzw. einem Störungstatbestand der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten von Tieren, welche nach § 44 BNatSchG besonders geschützt sind. Vorsorglich werden die Baumfällungen in der Zeit vom 01.10. bis zum 28.2. eines Jahres angestrebt. Artenschutzrechtliche Belange stehen der Umsetzung des Vorhabens nicht entgegen. Für vorhandene Rhododendrensträucher wird nach Möglichkeit eine Umsetzung innerhalb des Stadtgebietes angestrebt. Dies erfolgt durch die Stadt Bad Salzungen.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Natura 2000 Gebiete sind im näheren Umfeld der Baumaßnahme nicht bekannt. Eine FFH- bzw. Vogelschutz–Verträglichkeitsprüfung ist für diese innerstädtische Baumaßnahme nicht notwendig. Im Rahmen der Betroffenheitsabschätzung kann aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine innerstädtische Umbaumaßnahme einer bestehenden Verkehrsfläche handelt, davon ausgegangen werden, dass weder direkte noch indirekte Beeinträchtigungen durch das Vorhaben hervorgerufen werden.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Im Planungsraum existieren keine ausgewiesenen Schutzgebiete.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Detaillierte schalltechnische Untersuchungen im Sinne von §§ 41 - 43 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und auf Basis der „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS 90/06)“ bzw. der „Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR)“ wurden nicht durchgeführt. Es wurde jedoch eine vergleichende Gegenüberstellung des „Vorher“- mit dem „Nachher“-Zustand vorgenommen (siehe Punkt 4.8). Danach ist keine Erhöhung der Lärmemission bzw. des Immissionspegels an relevanten Gebäuden zu verzeichnen. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist nicht abzuleiten.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Durch das Vorhaben werden keine zusätzlichen Luftschadstoffbelastungen verursacht. Spezielle Maßnahmen zur Beeinflussung der Schadstoffentstehung bzw. -ausbreitung sind nicht erforderlich.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Im unmittelbaren Planungsraum existieren keine ausgewiesenen Schutzzonen, so dass keine speziellen bautechnischen Maßnahmen vorgesehen werden müssen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Das Vorhaben verursacht keine nennenswerten Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG. Aufgrund der Tatsache, dass nahezu ausschließlich bereits als Verkehrsfläche genutzte Bereiche beansprucht werden, wird auf die Erstellung eines separaten Landschaftspflegerischen Begleitplanes für dieses Vorhaben verzichtet. Die Eingriffsregelung erfolgt mit dem Gesamtvorhaben „Umgestaltung Bahnhofsbereich“.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die grundsätzliche Nutzung der Flächen bleibt unverändert. Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus wird der Bushaltestellenbereich näher an den Bahnsteigbereich der Bahn gerückt. Die Ausgestaltung der Gehweg- und Aufenthaltsflächen steht im Zusammenhang mit der generellen Flächenneugestaltung.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

keine

7 **Kosten**

In den Kostenumfang Verschiebung der Bahnhofstraße in Bad Salzungen fallen der Rückbau vorhandener Befestigungen und Ausstattungselemente und der Neubau von Fahrbahnflächen der Bahnhofstraße einschließlich Busspur und Straßenentwässerung. Für die angrenzenden Nebenflächen wurden die Neubaukosten nur vom Bauanfang bis Bau-km 0+260 erfasst.

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Stadt Bad Salzungen. Da der westliche Abschnitt der Bahnhofstraße gleichzeitig ein Teilstück der Landesstraße 2895 bildet, für die der Freistaat Thüringen Straßenbaulastträger ist, wurden die Kosten für den Fahrbahnumbau hier vorsorglich separat erfasst. Eine Kostenbeteiligung durch den Freistaat Thüringen wird unter Verweis auf Punkt 12 Absatz (4) der Ortsdurchfahrtrichtlinie seitens des Straßenbauamtes Südwestthüringen nicht gesehen, da aus dessen Sicht keine Veranlassung zur Erneuerung oder zur Verschiebung der Bahnhofstraße besteht. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Bad Salzungen als Vorhabensträger und dem Straßenbauamt Südwestthüringen wird abgeschlossen.

Die Kosten der hier beschriebenen Baumaßnahmen „Verschiebung der Bahnhofstraße (L 2895) am Bahnhof Bad Salzungen“ belaufen sich gemäß Kostenberechnung Hager Partner AG Stand 01.06.2016 auf Basis der im Rahmen der Vorentwurfsbearbeitung aufgestellten AKS und zwischenzeitlicher Aktualisierungen zu ca. 746.000 € Brutto und setzen sich wie folgt zusammen:

Bahnhofstraße Bau-km 0+145 bis 0+235 mit Gehweg einseitig

ca. 239.000 €

Bahnhofstraße Bau-km 0+235 bis 0+435

ca. 315.000 €

Busspur und Längsparkplätze (ohne angrenzende Freiflächen)

ca. 192.000 €

8 Verfahren

Da die Lage der Fahrbahn (L 2895) erheblich geändert wird, ist nach § 38 Thüringer Straßengesetz die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich.

Unter Abstimmung mit dem Thüringer Landesverwaltungsamt wurde die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens für das Teilvorhaben „Verschiebung Bahnhofstraße“ festgelegt. Vorhabensträger ist die Stadt Bad Salzungen.

Zu diesem Zweck wurde der vorliegende Feststellungsentwurf erarbeitet.

Durch die Stadt Bad Salzungen ist eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung mit dem Straßenbauamt Südwestthüringen abzuschließen.

Die von dem Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstücke sind überwiegend Eigentum der Stadt Bad Salzungen oder es werden bereits als Verkehrsfläche genutzte Flächen Dritter (rückständiger Grunderwerb) beansprucht. Innerhalb des städtischen Grundstückes bildet die L 2895 bislang kein eigenes Grundstück. Mit der Umbaumaßnahme wird eine Grundstücksneuvermessung vorgenommen und das Straßen Grundstück L 2895 (Bahnhofstraße, Kreisverkehr, Werrastraße bis Bahnübergang) ausgegliedert.

Außerdem wurde im Rahmen der Gesamtmaßnahme ein Flächentausch zwischen der Stadt Bad Salzungen und der GEWOG Bad Salzungen im Bereich nördlich der Bahnhofstraße vereinbart (neue Grundstücksgrenze im Abstand von 3,0 m parallel zur Fahrbahnbegrenzung). Der jeweilige Umfang ist aus dem Grunderwerbsplan bzw. Grunderwerbsverzeichnis ersichtlich.

Durch die Baumaßnahme betroffene Versorgungsträger wurden über das Vorhaben informiert und erforderliche Leistungen zur Um- und Neuverlegung bzw. Schutz vorhandener Anlagen definiert (siehe Regelungsverzeichnis). Des Weiteren wurde die Personennahverkehrsgesellschaft mbH Bad Salzungen als Nutzer der Bushaltestellen in den Planungsprozess einbezogen. Insofern ist davon auszugehen, dass neben der Stadt Bad Salzungen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, Benehmen hergestellt worden ist.

Im Zuge des Plangenehmigungsverfahrens sind die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen und entsprechende Stellungnahmen, Zustimmungserklärungen bzw. Bauerlaubnisvereinbarungen einzuholen und den Antragsunterlagen beizufügen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Es wird angestrebt, die Bauleistungen in 2017 auszuführen.

Eine Vollsperrung der Bahnhofstraße im Verlauf der L 2895 wie auch die längerfristige Einrichtung eines Einrichtungsbetriebes wird auf Grund fehlender leistungsfähiger Umleitungsstrecken und der notwendigen Aufrechterhaltung des ÖPNV nicht als realistisch angesehen.

Die Ausführung der Bauleistungen erfolgt somit weitestgehend unter Verkehr, wobei an vorhandenen Engstellen für zeitlich und längenmäßig beschränkte Abschnitte ggf. eine halbseitige Sperrung unter Ampelregelung möglich ist.

Nach aktuellem Abstimmungsstand ist für die Ausführung der Bauleistungen im Bereich Bahnhofstraße west (Bau-km 0+145 bis Kreisverkehr) eingebettet in das Gesamtvorhaben von folgenden Hauptbauphasen auszugehen:

- 1.** Rückbau/Neubau der südlich der neuen Straßenachse liegenden Verkehrsflächen Straße und Gehweg bis zur Baufeld-/Grundstücksgrenze von Bau-km 0+250 bis zum Kreisverkehr einschließlich Erneuerung/Neubau Kanalisation.
Von Bau-km 0+250 bis 0+300 dabei teilweise Verkehrsführung über die nördlich angrenzende Fahrbahnfläche der ehemaligen Busvorfahrt. Andienung Busbahnhof und Busbereitstellungsfläche bleibt unverändert. Temporäre Provisorien für Zufahrt Parkplatz MediMax.
- 2.** Rückbau/Neubau Verkehrsanlagen (erst nördliche Fahrbahnhälfte, dann südliche Fahrbahnhälfte mit Gehweg) im Bereich Bauanfang Bau-km 0+145 bis Bau-km 0+250 unter Fahrbahneinengung bzw. halbseitiger Sperrung und Ampelregelung. Andienung Busbahnhof unverändert. Provisorien für Zu- und Ausfahrt Busbereitstellungsfläche.
- 3.** Herstellung nördliche Fahrbahnhälfte einschließlich neuer Bushaltestellenspur im Bereich von Bau-km 0+250 bis ca. Mathilde-Wurm-Straße (ca. 0+335). Verkehrsführung in östlicher Richtung über die neue südliche Fahrbahnhälfte, in westlicher Richtung weiterhin über die nördlich angrenzende Fahrbahnfläche der ehemaligen Busvorfahrt. Andienung Busbahnhof und Busbereitstellungsfläche ohne Einschränkung. Zufahrt Medimax nur aus westlicher Richtung, Ausfahrt in östliche Richtung .
- 4.** Herstellung nördliche Fahrbahnhälfte einschließlich neuer Bushaltestellenspur im Bereich von Mathilde-Wurm-Straße bis Kreisverkehr. Verkehrsführung in östlicher Richtung über neue südliche Fahrbahnhälfte, in westlicher Richtung über derzeitigen Busbahnhof und nördlich angrenzende Flächen (Provisorium).

Verlegung Busbahnhof in den Bereich der neu hergestellten Bushaltestellenspur.
Andienung Busbereitstellungsfläche / Zufahrt Medimax ohne Einschränkungen.

5. Bauleistungen zur Freiflächengestaltung nördlich der Bahnhofstraße. Verkehrsabwicklung über neue Fahrbahn Bahnhofstraße. Nutzung neue Bushaltestellenbereiche durch ÖPNV. Provisorien für fußläufige Anbindung der Haltestellen.

Eine zeitgleiche Ausführung weiterer geplanter Bauleistungen im unmittelbaren Knotenbereich (Kreisverkehr) und des südlichen Anbindeastes sowie der Deckenerneuerung in der östlichen Bahnhofstraße und Werrastraße ist zu vermeiden. Hierfür sind separate Terminierungen vorzusehen.