

# Beschlussvorlage



Kreis  
Bergstraße

**Vorlage Nr.:** 16-1548  
erstellt am: 14.10.2009

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz  
Verfasser/in: Herr Reiner Rößler  
Aktenzeichen: L-3/3 rö.ka.

## **Planfeststellung gem. §§ 17 ff. Fernstraßengesetz (FStrG), Neubau der OU-Mörtenbach (Ortsumgehung) Bundesstraße 38 (B38); Anhörungsverfahren gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz**

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreisausschuss	19.10.2009	N	Abschließende Beschlussfassung
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	29.10.2009	Ö	Kenntnisnahme

### **Beschlussvorschlag:**

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße gibt im Rahmen der Anhörung im Planfeststellungsverfahren folgende Stellungnahme ab:

1. Die Anregungen und Hinweise gemäß Ziffer II. der Fachabteilungen, des Brand- und Katastrophenschutzes, des Straßenverkehrswesens, des Gewässerverbandes, der unteren Naturschutzbehörde sowie des Amtes für Raumentwicklung, Landwirtschaft und Denkmalschutz sind zu beachten.
2. Die Feuerwehrpläne nach DIN 14095 sind mit der Fachabteilung Brand- und Katastrophenschutz des Kreises Bergstraße abzustimmen.

Dem Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur wird hiervon Kenntnis gegeben.

### **Erläuterung:**

Die Bundesstraße 38 verbindet das Rheintal über das Ried und die Bergstraße mit dem mittleren Odenwald. Sie vernetzt das baden-württembergische Mittelzentrum Weinheim mit den auf hessischem Gebiet liegenden Weschnitztalgemeinden Birkenau, Reisen, Mörtenbach, Rimbach, Fürth, den Gemeinden Reichelsheim, Reinheim und dem Oberzentrum Darmstadt. Die B 38 dient dem weiträumigen regionalen und überregionalen Ziel- und Quellverkehr dieser Region. Zu den regional verbindenden Elementen gehören die Landes- und Kreisstraßen.

Die neue B 38-Trasse der OU Mörtenbach beginnt im Süden an der im Jahre 1999 für den Verkehr freigegebenen B 38 Ortsumgehung Birkenau – Reisen nordöstlich der vor-

handenen Anschlussstelle Reisen, umfährt die Ortslage Mörlenbach auf der Ostseite und mündet im Norden kurz vor der vorhandenen Anschlussstelle B 38/K 9 in die derzeitige Streckenführung der B 38 in Richtung Rimbach/Fürth ein. Die genaue Darstellung ist der Übersichtskarte bzw. dem Übersichtslageplan (Planfeststellungsunterlagen Nr. 2 bzw. 2a) zu entnehmen.

## **Bestandteile von Bedarfs- und Ausbauplanungen**

Das 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FstrAbÄndG) und damit der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) [20] mit Gültigkeit ab 01. 01. 2001 wurden am 01. 07. 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossen und sind am 16. 10. 2004 in Kraft getreten. Mit dem neuen BPL wurden die investitionspolitischen Ziele des Aus- und Neubaus der Bundesstraßen festgelegt. In diesem derzeit gültigen Bedarfsplan ist die Ortsumgehung Mörlenbach (alternativ Tunnel) als zweistreifige Neubaustrecke in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Gemäß Sichtvermerk zum Vorentwurf betrachtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den im Bedarfsplan enthaltenen Zusatz „alternativ: Untersuchung Tunnel“ als abgearbeitet und wird im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung eine entsprechende Streichung veranlassen. Des Weiteren ist das Projekt „OU Mörlenbach“ im Zuge der B 38 im mittelfristigen Planungs- und Bauprogramm Bund 2008 – 2013 des Landes Hessen ausgewiesen und stellt somit für das ASV Bensheim einen uneingeschränkten Planungsauftrag dar.

Planungsziel ist,

- — eine Straße zu schaffen, die der Bewältigung des heute vorhandenen, hohen Verkehrsaufkommens im Planungsraum dient und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung trägt,
- — eine verkehrliche Entlastung in der Ortsdurchfahrt Mörlenbach und eine Verkehrsberuhigung im Zuge der alten B 38 zu erreichen,
- — eine Reduzierung der vorhandenen unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastungen in der Ortsdurchfahrt Mörlenbach zu erzielen und
- — die Lebensqualität der an der alten B 38 lebenden Menschen deutlich zu verbessern.

## **Straßenbauliche Beschreibung**

Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger

Die Länge der Neubaustrecke der OU Mörlenbach im Zuge der B 38, von der Anschlussstelle Reisen bis zur Einmündung der K 9 von Groß-Breitenbach im Norden, beträgt 3,872 km.

Dazu kommen folgende, auszubauende bzw. zu verlegende, Straßen auf einer Gesamtlänge von ca. 1,030 km:

AS Mörlenbach Süd ca. 100 m

AS Mörlenbach Nord ca. 140 m

AS Mörlenbach Ost

Rampe L 3120/B 38 „neu“, ca. 170 m; L 3120 einschließlich Kreisverkehrsanlage, ca. 250 m; Panoramastraße, ca. 370 m. Hinzu kommen noch ca. 400 m Zufahrten zu den Absetz- und Abscheideanlagen (Behandlungsanlagen) an den Vorflutereinleitungsstellen Süd, Ost und Nord.

Als Ersatz für die nicht vermeidbare Zerschneidung von vorhandenen landwirtschaftlichen Wegeverbindungen werden Verlegungen bzw. Neuanlagen landw. Wege von ca. 1.300 m erforderlich. Als Regelausbauquerschnitt ist für die Neubaustrecke der B 38 ein RQ 10,5 (7,50 m Fahrbahnbreite und beidseitige 1,50 m breite Bankette) vorgesehen. Wegen den prognostizierten Schwerverkehrsstärken oberhalb von 900 Fz/24h ist allerdings im Streckenverlauf, außerhalb der beiden Tunnel, gemäß RAS-Q -4 - [21] der gewählte RQ 10,5 mit beidseitigen, 0,50 m breiten Randstreifen auszuführen, so dass sich die befestigte Fahrbahnbreite von 7,50 m auf 8,00 m bzw. die Kronenbreite von 10,50 m auf 11,00 m erhöht. Die Fahrbahnbreiten der zu verlegenden Straßen und Wege sind den vorhandenen Querschnitten anzupassen. Die Kosten der Gesamtbaumaßnahme belaufen sich auf ca. 67,55 Mio. €. Kostenträger für die gesamte Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

### **Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik**

Das unter Kapitel 1.1 beschriebene Straßennetz stellt für Mörlenbach eine wichtige Verkehrsverbindung zu den Städten an der Bergstraße (Weinheim, Heidelberg, Mannheim) und den benachbarten Kreisen bzw. Bundesländern dar. Diese Verkehrsverbindung wird deshalb sowohl von Berufspendlern als auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr genutzt und hat ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Charakteristisch ist im vorliegenden Streckenabschnitt der stark richtungsbezogene Verkehr (Berufspendler): am Morgen in Richtung Weinheim und abends in umgekehrter Richtung.

Auf Grund der Überlagerung von Durchgangs-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehr betrug die Verkehrsbelastung in der OD Mörlenbach im Jahr 2005 zwischen ca. 17.500 und ca. 24.000 KFZ/24h.

### **Übergeordnete Planungen und Genehmigungen**

Nach Erstellung der Unterlagen erfolgte das Raumordnungsverfahrens (ROV) und die Prüfung auf Zulassung der Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000. Nachdem die Regionalversammlung Südhessen am 25.02.2005 mit großer Mehrheit der **Trassenvariante O2** der gepl. Ortsumgehung zustimmte, kam das RP in Darmstadt nach eingehender Prüfung als Abschluss des ROV in seiner landesplanerischen Beurteilung vom 04.04.2005 [12] zu dem Ergebnis, dass die **Trassenvariante O2** (östliche Umgehung von Mörlenbach) im Zuge der B 38 unter Zulassung der Abweichung von den Zielen des neu genehmigten RPS 2000 [13] und bei Erfüllung der Maßgabe (vertiefte artenschutzrechtliche Betrachtung) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt.

Auf der Grundlage dieser landesplanerischen Beurteilung wurden vom ASV Bensheim für die Ortsumgehung Mörlenbach die RE-Vorentwurfsunterlagen, einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung, erstellt.

Nach Prüfung des Vorentwurfs (VE) durch das Hess. Landesamt für Straßen und Verkehrswesen (HLSV) und Einholen des Sichtvermerks beim Bundesministerium für Verkehr, Bau u. Stadtentwicklung (BMVBS) erfolgte mit Datum vom 08.07.2008 die endgültige Genehmigung des VE durch das HLSV.

Auf dieser Grundlage wurde dann, unter Berücksichtigung der Prüfanmerkungen, der vorliegende Planfeststellungsentwurf erstellt.

## **II.**

### **Stellungnahmen (interner/externer) Fachstellen und Institutionen**

#### **II.1 Regionalentwicklung**

Die Verkehrsachsen kennzeichnen die Korridore in der Region, in denen der Personen – und Gütertransport unter dem Aspekt der regionalen Erschließungs- und Verkehrsbedürfnisse besondere Bedeutung hat. In diesen Achsen sollen Erhalt, Ausbau, ggf. auch Schaffung und Reaktivierung überörtlich bedeutender Verkehrsinfrastruktur und eines entsprechenden Leistungsangebotes aus regionalplanerischer Sicht vorrangig stattfinden. Der Regionalplan unterscheidet zwei Typen von Verkehrsachsen, die sich ganz oder abschnittsweise überlagern können:

1. Regionalachsen
2. Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Als überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse wird im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesen:

Mannheim – Viernheim – Weinheim – Fürth

Hier soll die verkehrliche Vernetzung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland **gewährleistet** werden. Auch die über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung soll, in hierfür geeigneten zentralen Orten im Verlauf der Nahverkehrs- und Siedlungsachsen, stattfinden.

#### ***Stärkung der Wirtschaftskraft***

Im Regionalplan Südhessen 2000 sind in Mörlenbach kleinere Flächen für die „Bereiche Industrie und Gewerbe, Zuwachs“ ausgewiesen. Das bedeutet, dass kein gewerblicher Entwicklungsschwerpunkt vorliegt und dass deshalb nur kleinere Flächen von < 5 ha in Anspruch genommen werden dürfen. Die für die Entwicklung der Wirtschaft, der Arbeitsplätze und der Versorgung mit gewerblich orientierten Dienstleistungen benötigten und geeigneten Flächen sind vorrangig im Bestand zu erhalten und ggf. aufzuwerten. Hierbei kommen der Mobilisierung und Reaktivierung ungenutzter Gewerbeflächen bzw. Gewerbebrachen und der Nutzungsintensivierung besondere Bedeutung zu. Daneben sind schwerpunktmäßig für den weiteren Bedarf Flächen, die möglichst den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen zugeordnet sind, neu auszuweisen und zu sichern. Sie dienen der vorrangigen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie von gewerblich orientierten Dienstleistungseinrichtungen. Die Gemeinde muss zur Bewältigung der Arbeitslosenproblematik auch zukünftig bestrebt sein, die Rahmenbedingungen zur Bereit-

stellung neuer Arbeitsplätze zu schaffen. Dazu zählt vor allem die Steigerung der Attraktivität der Gemeinde als Standort insbesondere für mittelständische ortsansässige Unternehmen, was einerseits über die Ausweisung gewerblich nutzbarer Bauflächen und andererseits durch Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur zu erreichen ist. Durch die vorgesehene Ortsumgehung Mörlenbach werden Transportkosten gesenkt und die Fahrzeit verkürzt. Darüber hinaus werden die Erreichbarkeit bzw. Anbindung an das überregionale Straßennetz, als nach wie vor wichtigster Standortfaktor für die Wirtschaft, maßgeblich verbessert.

### **Fazit**

(Raumordnerische Entwicklungsziele)

Das Regierungspräsidium Darmstadt kam nach eingehender Prüfung der vorgelegten 21 Varianten als Abschluss des ROV in seiner landesplanerischen Beurteilung zu dem Ergebnis, dass die **Trassenvariante O2** der geplanten OU Mörlenbach im Zuge der B 38 unter Zulassung der Abweichung von den Zielen des neu genehmigten RPS 2000 und bei Erfüllung der Maßgabe (vertiefte artenschutzrechtliche Betrachtung) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt.

### **Ergebnis der Gesamtabwägung der Ortsumgehungsplanung**

Zusammenfassend stellt sich die Bewertung der besten Westvariante (W4) mit der besten Ostvariante (O2) wie folgt dar: Bei Berücksichtigung der vorher beschriebenen Kriterien, denen untereinander die gleiche Gewichtung (Bedeutung) zugemessen wird, ist eine Tendenz für die Variante O2 als Vorzugsvariante zu erkennen. Vorteilen aus Umweltsicht, begründet mit größtmöglicher Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft und Vermeidung von Abriegelungs- und Zerschneidungseffekten des siedlungsnahen Erholungsraumes bei der Westvariante W4, stehen bessere verkehrliche Entlastungswirkungen und Vorteile in den Bereichen Kosten und Wirtschaftlichkeit bei der **Ostvariante O2** gegenüber. Unter Berücksichtigung der umweltfachlichen, städtebaulichen, verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Belange wurde als Ergebnis der Gesamtabwägung die **Ostvariante O2** am besten bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt.

## **II.2 Straßenverkehrswesen**

Im Bereich der L3120 in der OD Weiher ist jedoch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Bereits in den aufgeführten Unterlagen für den Annahmefall 2005 werden die Lärmobergrenzen sowohl bei Tage als auch bei Nacht überschritten. Eine weitere Erhöhung ist bei Bau der Umgehungsstraße vorauszusehen. Der Verweis in den Unterlagen, dass sich die Lärmsteigerung nur in einem Maße auswirke, das gegenüber den bisherigen Belastungen nicht spürbar wahrgenommen werde, erscheint als nicht angemessen, da die derzeitige Belastung schon als zu hoch anzusehen ist. Es wäre wünschenswert, diesen Aspekt nochmals einer Prüfung und Erörterung zu unterziehen. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die OD Weiher durch den Lkw-Verkehr (Steinbruch) belastet ist und entsprechende Beschwerden aus der Bevölkerung vorliegen. Im Zuge der Umgehungsstraße werden mehrere Lichtzeichenanlagen an Knotenpunkten für notwendig erachtet, teilweise in recht dichter Aufeinanderfolge. Die Einrichtung von Kreisverkehren wird im Wesentlichen aus topographischen Gründen als nicht zweckmäßig angesehen. Da die Lichtzeichenanlagen, insbesondere in den Be-

rufsspitzenzeiten, den Verkehrsfluss deutlich verlangsamen und Pulkbildungen hervorrufen, wäre für diesen Aspekt eine ausführlichere Betrachtung und Vertiefung wünschenswert, ob nicht doch Möglichkeiten zur Anlegung eines Kreisverkehrsplatzes möglich sind.

### II.3 Brand- und Katastrophenschutz

Nach den einschlägigen Landesbauordnungen sind bauliche Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass bei einem Brand wirksame Löscharbeiten und die Rettung von Menschen möglich sind.

#### Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung wird über jeweils an den Portalen errichtete Zisternen sichergestellt.

Aus einsatztaktischen Gründen wird folgende Lösung benötigt:

Nachstehende Ausstattungsgegenstände sind in den Betriebszentralen einzulagern:

5 Stück. B-20 Schläuche

2 Stück. Schlauchtragekörbe mit jeweils 5 Stück. C-15

1 Stück. Verteiler B/CBC

3 Stück. Mehrzweckstrahlrohre C

#### Tunnelfunk

Hinsichtlich des Tunnelfunks wird ausgeführt:

- 1-2 Kanäle Feuerwehr/ Rettungsdienst 2 m-Bereich BOS
- 1-2 Kanäle Feuerwehr/ Rettungsdienst 4 m Bereich BOS

*(Unsere Funkstruktur sieht vor, dass wir für den 2m-Bereich 4 Kanäle und für den 4 m-Bereich 2 Kanäle benötigen. Ab dem Jahr 2010 soll Südhesen auf den Digitalfunk umgestellt werden.)*

Hier ist die erforderliche Umstellung auf den Digitalfunk als Auflage mit aufzunehmen.

#### Feuerwehrpläne nach DIN 14095

Nach Punkt 1.2.3 der RABT sind im Einvernehmen mit der für den Brandschutz zuständigen Stelle Feuerwehrpläne nach der DIN 14095 anzufertigen und fortzuschreiben. Die Feuerwehrpläne sind der Feuerwehr zur Verfügung zu stellen. Es ist erforderlich, jeweils einen Plansatz in den Technikgebäuden und jeweils zwei bei der Feuerwehr Mörlenbach zu hinterlegen. Vorher sind die Pläne zwecks Abstimmung und Genehmigung dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz in Heppenheim (auch digital) vorzulegen.

#### Brandmeldeanlage

Für die Projektierung und Ausführung der Brandmeldeanlage sind die technischen Aufschaltbedingungen des Kreises Bergstrasse zu beachten. Diese werden auf Anforderung zur Verfügung gestellt. Die Abnahme und Aufschaltung ist rechtzeitig mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz abzustimmen.

## Notausgänge, Flucht-und Rettungswege

Der Tunnel „Kisselhöhe“ wird mit einem Rettungsweg ausgebaut. Diese Rettungsweg muss ebenfalls eine ausreichende Beleuchtung erhalten sowie mit BOS-Tunnelfunk (siehe dazu auch Punkt 2) ausgestattet sein. Ein Notausstieg im Bereich „Obere Hummelbachstraße“ ist nicht näher erläutert. Hier sind weitere Details in Bezug auf Rettung von Personen erforderlich.

## Energieversorgung

Unter Punkt 3.10 (Seite 31) wird die Energieversorgung beschrieben. Die RABT-Forderung nach einer mindestens 50%-igen Versorgung der Tunnelverbraucher soll sichergestellt sein.

Wie wird dies sichergestellt, gibt es Notstromspeisungen?

Hier ist noch ein Klärungsbedarf gegeben.

## Befestigung Parkflächen

Die Zufahrten und Aufstellflächen für die BOS sind so zu befestigen, dass Fahrzeuge mit einer Achslast von 12 t bzw. einer Gesamtmasse von 16 t die Flächen befahren können (Pkt. 6.2, Seite 39).

## Tunnelmanager

Für jeden in der Planung, im Bau oder im Betrieb befindlichen Tunnel bestimmt die Verwaltungsbehörde eine öffentliche oder private Stelle als Tunnelmanager, der für das Tunnelmanagement in der jeweiligen Phase verantwortlich ist.

Aus den vorgelegten Unterlagen geht nicht hervor, dass ein Tunnelmanager benannt worden ist.

Der Tunnelmanager hat eine zentrale Funktion auch in der Planung der Schadensabwehr. Daher wird die Einrichtung dieser Funktion für unabdingbar erachtet.

## Sicherheitsbeauftragter

Entsprechend der RABT 1.1.3 ernennt der Tunnelmanager einen Sicherheitsbeauftragten, der zuvor von der Verwaltungsbehörde anerkannt sein muss und der sämtliche Präventiv- und Sicherungsmaßnahmen koordiniert, um die Sicherheit der Nutzer und des Betriebspersonals zu gewährleisten. Der Sicherheitsbeauftragte kann ein Mitarbeiter des Tunnelpersonals, der Einsatzdienste oder ein externer Beauftragter sein. Er ist in allen die Sicherheit von Straßentunneln betreffenden Fragen unabhängig und diesbezüglich an keine Weisungen gebunden. Er wirkt an der Planung, Durchführung und Bewertung von Einsätzen im Ereignisfall mit.

Die Aufgaben sind in der RABT weiter spezifiziert.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass ein solcher Sicherheitsbeauftragter benannt wurde. In den stattgefundenen Vorbesprechungen war dieser nicht beteiligt.

## Trassenführung

Die Trasse ist so zu führen, dass Feuerwehrezufahrten, Umfahrten, Aufstellungs- und Bewegungsflächen, Notzufahrten oder Löschwasserentnahmestellen in der Bauphase und im Betrieb nicht beeinträchtigt werden dürfen.

### II.4 Kreisstraßen

#### **Hinweis:**

Es wird darauf hingewiesen, dass im Erläuterungsbericht, den Anlagen sowie dem Kartenmaterial die Straßennamen im Rahmen der bereits vollzogenen Umstufungsmaßnahmen wie folgt zu korrigieren sind:

- K 5 → Bettenbacher Straße
- K 9 → Groß-Breitenbach
- K 10 → Klein-Breitenbach

### II.5 Öffentlicher Personennahverkehr

#### **Hinweise:**

Das von der Ausbaumaßnahme betroffene Gemeindegebiet Mörlenbach wird im ÖPNV von verschiedenen Verkehrsträgern und -linien tangiert (DB AG - R 69, DB Bahn Rhein-Neckar-Bus - 683 und 686, V-Bus - 684 und 689 sowie VGG - 666). Von der Baumaßnahme direkt sind lediglich die beiden an der B 38 / K 9 liegenden Bushaltstellen "Abzwg. Groß-Breitenbach" betroffen, die gegenwärtig in die Verkehrskonzepte der Linien 684, 686 und 689 eingebunden sind. Nach den Vorstellungen des ASV werden die beiden Busbuchten nebst Zuwegung dem neuen Verkehrskonzept angepasst (vgl.: Erläuterungsbericht Seite 132 ff. Top 4.09).

Es bestehen daher keine Bedenken gegen die vorliegenden Planungen.

### II.6 Gewässerverband

Es bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Planungsbereiche, die Gewässerabschnitte oder das HRB Mörlenbach tangieren, sind vorher zu klären bzw. im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Gewässerverband abzustimmen.

#### **Anregungen**

Folgende Auflagen/Nebenbestimmungen sind in den Genehmigungsbescheid zu übernehmen:

- Beginn und Ende der Baumaßnahme ist dem GVB rechtzeitig mitzuteilen. Zum Bauende ist eine gemeinsame Abnahme durchzuführen.
- Vor Benutzung von Grundstücken des Gewässerverbandes ist ein Gestattungsvertrag abzuschließen. Die Ausstellung des Gestattungsvertrages ist beim GVB unter Vorlage der Planfertigungen (2-fach) zu beantragen. Sämtliche Kosten, die im Zusammenhang mit Grundbucheintragen bzw. Grundstücksveränderungen etc. anfallen, sind vom Antragsteller zu übernehmen.

- Der verantwortliche Bauleiter ist schriftlich mit allen Kontaktdaten zu benennen. Während der Bauarbeiten am Gewässer- bzw. in überschwemmungsgefährdeten Bereichen muss der Bauleiter bzw. die verantwortliche Person (ggf. auch Vorarbeiter) jederzeit erreichbar sein. Die Erreichbarkeit muss auch an Wochenenden oder Feiertagen gewährleistet sein. Die Bauleitung hat sich selbst ein Bild über die Wetter- und Abflusssituation zu machen; für den Weschnitzoberlauf kann der Pegel Fahrenbach über Telefon oder Internet jederzeit abgerufen werden.
- Vorbereitende Gehölzrodungsarbeiten an den betr. Gewässern sind mit dem GVB abzustimmen.
- Für den Bauablauf muss sichergestellt sein, dass keine wassergefährdenden Stoffe in die Gewässer gelangen können. Dies ist bei Maschinen- u. Geräteeinsatz zu berücksichtigen (Beispiel: biologisch abbaubare Hydrauliköle Verwendung etc.)
- Lose und aufschwimbare Gegenstände sind so zu lagern, dass diese bei entsprechenden Abflussereignissen nicht abgeschwemmt bzw. sofort aus den Überflutungsflächen entfernt werden können.
- Für alle infolge dieser Baumaßnahme entstehenden Schäden, insbesondere durch Hochwasserangriffe, haftet der Antragsteller.

## **II.7 Naturschutz**

### **Untere Naturschutzbehörde:**

Aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege werden folgende Anregungen vorgebracht:

Das Raumordnungsverfahren und die Zulassung der Abweichung vom Regionalen Raumordnungsplan wurden im Jahre 2005 abgeschlossen. Für die Trassenvariante O2 wurde festgestellt, dass mit Zulassung der Abweichung von den Zielen des 2000 genehmigten Regionalplanes und bei der Erfüllung der Maßgabe vertiefter artenschutzrechtlicher Betrachtungen eine Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung besteht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden dem Kreis als Naturschutzbehörde folgende Unterlagen zur Prüfung und Abgabe einer Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange vorgelegt:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet "Weschnitz und Nebenbäche"
- Allgemein verständliche Zusammenfassung der Unterlagen gem. § 6 UVPG

Durch die Trasse werden vielfältige Lebensräume in Anspruch genommen, die teilweise dem besonderen Schutz der FFH-Richtlinie unterliegen oder dem besonderen Schutz des § 31 des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG). Hierzu zählen He-

cken/Gebüsche, Waldbereiche, die Auen von Weschnitz, Mörlenbach und Mumbach, Feuchtbereiche, Röhrichte und Streuobstwiesen. An diese Lebensräume gebunden sind zahlreiche streng geschützte Arten, die auch in den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind und somit einem weitergehenden Schutz unterliegen.

Bei der Planung der Ortsumgehung Mörlenbach mit der Variante O2 liegt der Schwerpunkt der naturschutzfachlichen Beurteilung auf den im Gebiet vorkommenden besonders geschützten Arten und den Arten, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind. Hierzu zählen insbesondere die vorkommenden Fledermausarten ebenso wie die europäischen Vogelarten.

Für die Behandlung dieser Arten sind die §§ 42, 43 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und der § 16 der FFH-Richtlinie maßgeblich.

Im § 42 Abs. 1 Nr. 3B NatSchG ist definiert, welche Beeinträchtigungen von streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten verboten sind. Diese dürfen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten nicht erheblich gestört werden. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Weiterführend ist im Abs. 5 festgelegt, dass ein Verstoß gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 und Nr. 3 dann nicht vorliegt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.

Die Untere Naturschutzbehörde hat geprüft, inwieweit die Bestandsaufnahme, Bestandsbewertung, Konfliktanalyse und die daraus resultierenden Maßnahmen nachvollziehbar und im Sinne der o.g. einschlägigen Paragraphen plausibel sind. Ferner wurde geprüft, inwieweit die unterschiedlichen Auswirkungen - baubedingt, anlagebedingt, betriebsbedingt - ausreichend berücksichtigt wurden. Es wurden schwerpunktmäßig die Auswirkungen auf die Fledermausarten und verschiedene Vogelarten betrachtet. Folgende Anregungen und Hinweise werden vorgebracht:

Alle im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermäuse sind streng geschützt und im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt. Es wird angestrebt, die Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erhalten sowie sicherzustellen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert wird, um somit den Verbotstatbeständen des § 42 BNatSchG auszuweichen.

Anhand der Art-Datenblätter ist darüber ein detaillierter Nachweis zu führen. Insbesondere sind Aussagen zu den lokalen Populationen zu treffen und die Wirkungen der Baumaßnahme auf diese und gegebenenfalls die Möglichkeiten aufzuzeigen, durch Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art zu verhindern.

Seitens der unteren Naturschutzbehörde wird angeregt, die Art-Datenblätter für die Fledermausarten und die europäischen Vogelarten im Hinblick auf Aussagen zu den lokalen Populationen der einzelnen Arten, der Wirksamkeit von Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sowie der Risikoabschätzung und des Monitorings zu überprüfen und ggf. zu konkretisieren.

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob für alle Arten (z.B. Mittelspecht, Neuntöter, Rebhuhn, Fledermaus) hinreichende Aussagen zu lokalen Populationen, zu deren

Abgrenzung oder dem aktuellen Erhaltungszustand getroffen worden sind. Diese sind erforderlich, um Aussagen über die Wirkung auf die Population treffen zu können.

- Die Wirksamkeit der vorgezogenen Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen sollte im Hinblick auf den zeitlichen Aspekt konkretisiert werden. Um die Funktionalität der Lebensstätten, z.B. der Bechsteinfledermaus, erhalten zu können, sind verschiedenen Maßnahmen vorgesehen, die jedoch von der Entwicklungszeit her eher geeignet sind. Durch vorgezogene Maßnahmen muss jedoch gewährleistet sein, dass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Reduzierung oder zu einem qualitativen oder quantitativen Verlust der ökologischen Funktionsbeziehungen der Arten kommt. Das bedeutet, dass diese Maßnahmen zum Zeitpunkt der Realisierung des Eingriffs bzw. des Schadens funktionsfähig sein müssen.
- Es sollte im Sinne einer Risikoabschätzung dargelegt werden, welche Maßnahmen für den Fall vorgesehen sind, dass die vorgezogenen Maßnahmen nicht ausreichen, um z.B. die Risiken für betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirksam auszuräumen.

Weiterhin wird angeregt, die Ausführungen zu den baubedingten Wirkungen auf die vorhandenen Arten ausführlicher darzustellen. Es sind bauzeitliche Beschränkungen vorgesehen, die sich auf das Unterlassen von Nachtbauarbeiten und Rodungsarbeiten in der Zeit zwischen dem 01. April und dem 31. Oktober bzw. 01. September und 28. Februar beziehen. Inwieweit Beschränkungen der Bautätigkeiten für Balz-, Brut- und Setzzeit sowie die Phase der Aufzucht erforderlich sind, sollte überprüft werden. Im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sollten die Wirkungen auf die betroffenen, besonders störanfälligen Arten und ggf. Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen dargelegt werden.

## **II.8 Landwirtschaft**

Durch die geplante Ortsumgehung von Mörlenbach kommt es zu einem erheblichen Eingriff in das landwirtschaftlich nutzbare Flächeninventar. Neben dem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen werden gewachsene Nutzungsstrukturen und Flächenaufteilungen beeinträchtigt sowie Wegeverbindungen unterbrochen. Nach den Angaben der Planfeststellungsunterlagen werden für die Straße und ihre Begleitbauwerke dauerhaft ca. 14,40 ha Fläche beansprucht. Zusätzlich werden für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen Flächen im Gesamtumfang von ca. 42,31 ha benötigt. Von Letzteren sollen nach den Planungen ein nicht genauer bezeichneter Flächenanteil mit geringeren Nutzungs- und Pflegeauflagen nur vorübergehend erworben und nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahme wieder an Landwirte übereignet bzw. auch durch diese genutzt und gepflegt werden.

Von dieser Planung sind überwiegend landwirtschaftliche Betriebe östlich der B 3 betroffen, insbesondere jedoch die nachfolgend aufgelisteten Betriebe:

- Hermann Wagner, Langklingerhof,
- Richard Jäger, Annenhof,
- Arnon Kadel,
- Wiegand,

- Wolfgang Emig,
- Werner Edmund Wiegand,
- Armin Müller,
- Walter Mader,
- Peter Born.

1. Es wird eine Betroffenheitsanalyse für diese Betriebe für notwendig erachtet, vor allem auch, um versteckte Nachteile und Schäden aufzudecken bzw. bewerten zu können (z.B.: Verlust hofnaher Weideflächen für Weihnachtsgeflügel).

2. Der Verlust an landwirtschaftlich nutzbaren Flächen betrifft überwiegend Ackerflächen. Diese Verluste wiegen sehr schwer, da die noch als Acker genutzten Flächen bereits eine Positivauswahl bezüglich Größe, Bewirtschaftbarkeit und Bodenqualität darstellen.

2. a Insbesondere werden nicht nur unvermeidliche Ackerverluste durch die Straßentrasse nebst Begleiterscheinungen entstehen, sondern auch in erheblichem Umfang Ackerflächen für Kompensationsmaßnahmen herangezogen. Ein Teil dieser Kompensationsmaßnahmen ist aus landwirtschaftlicher Sicht nicht räumlich gebunden (Acker Kisselhöhe, Acker NSG Erbach, Maßnahmen Nr 23) – also auch an anderer Stelle umsetzbar. Es wird daher die „Ackerschonklausel“ der KompensationsVO nicht als verwirklicht angesehen. Insoweit werden eine diesbezügliche Überprüfung sowie andere – Ackerflächen schonende – Maßnahmenvorschläge angeregt.

2. b Zum zumindest teilweisen Ausgleich der Ackerflächenverluste wird ange-regt, folgende Ackerflächen zu arrondieren bzw. zu erweitern:

- nördlicher Tunnelmund des Nordtunnels = Erweiterung der zerschnittenen Ackerflächen nach Osten,
- Ackerfläche auf der Kuppe Kisselhöhe unter teilweiser Einbeziehung der Verfüllungsflächen,
- Vergrößerung der noch nutzbaren Ackerfläche im Bereich der Baustraße am südlichen Tunnelmund des Südtunnels durch leichtes Verschwenken der Baustraße nach Norden und dichteres Heranführen an die Tunnelböschung und
- Reduzierung bzw. Begradigung des gewässerbegleitenden Ufergehölzes in der Mumbachau.

3. Durch den Neubau der Ortsumgehung Mörlenbach wird eine bestehende Wegeverbindung zwischen dem Weiherer Tal und der Panoramastraße nicht mehr nutzbar. Aus landwirtschaftlicher Sicht wird die Erstellung einer neuen Wegeverbindung, zu Lasten des Straßenbausträgers, für notwendig erachtet. Hierfür werden die Instrumente der Flurneuordnung empfohlen.

Da landwirtschaftliche Betriebe aus dem Weiherer Tal bereits jetzt Flächen auf dem „Berkersklamm“ bzw. südlich der Panoramastraße bewirtschaften, ist es unabdingbar, dass eine für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignete Wegeverbindung auch bereits während der Bauphase besteht.

4. Hinsichtlich vorübergehend in Anspruch genommener Flächen wird darauf hingewiesen, dass diese meist massiv in der Bodenstruktur geschädigt sind (vor allem ver-

dichtet). Diese Schädigungen sind durch geeignete Maßnahmen (mechanisch und durch Anbau spezieller Pflanzen) abzumildern; sie werden über mehrere Jahre Bewirtschaftungerschwernisse und Ertrags- und Qualitätsminderungen zur Folge haben, welche auszugleichen sind.

5. Sinngemäß gilt Vorgenanntes in wesentlich gravierenderer Form für die Verfüllungsflächen für Ausbruchmaterial aus den Tunneln; die steinfreie Überdeckung mit Erde sollte hier möglichst 0,5 – 1,0 m betragen, wobei die ersten 0,3 m aus Mutterboden bestehen sollten.

6. Die Baustraße zum Abtransport von Tunnelausbruchmaterial am nördlichen Tunnelmund des Nordtunnels wird vereinbarungsbemäß als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg beibehalten. Diese Baustraße mündet in die am Ortsrand (nördlicher Rand Mörlenbach – Kisselhöhe) liegende Gemeindestraße. Da diese dann als Wirtschaftswegeverbindung für landwirtschaftliche Fahrzeuge dienen soll, wird auf die notwendige Breite von 5 m (mind. 4 m lichte Breite) bzw. auf einen entsprechenden Ausbau für die notwendige Tragfähigkeit hingewiesen.

7. Anregungen zu Einzelmaßnahmen des Bauwerksverzeichnisses zu Kapitel 5 der Planfeststellungsunterlagen

- a) Zur Schonung von Ackerflächen wird angeregt, die geplante Maßnahme Nr. 34 nicht durchzuführen und den Bach so nahe wie möglich an die Böschung heranzuführen / zu belassen.
- b) Zur Minimierung des Eingriffs wird angeregt, die Maßnahmen Nr. 39 und 66 (Unterhaltungswege) als Erdwege anzulegen.
- c) Zur Aufwertung der ökologischen Funktion der Maßnahmen Nr. 37 und 63 wird die Erstellung eines breiten Amphibientunnel angeregt.

## **II.9 Denkmalschutz**

Unterführung Überwaldbahn, BW-Nr. 6418 976, Bau-km 2+260,894

Gegen das Vorhaben bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Bedenken werden geltend gemacht in folgenden Bereichen:

Planfeststellungsunterlagen

- Nr. 5 Bauwerksverzeichnis, Blatt 20;

- Nr. 7 Anlage 10.1, Verzeichnis der Brücken und anderen Ingenieurbauwerke, Blatt 1

Das Lichtraumprofil der Unterführung ist so zu gestalten, dass sowohl ein Regelbetrieb als auch eine Elektrifizierung künftig möglich wäre. Eine Abstimmung mit dem Denkmalschutz ist erforderlich.

Es ist zu prüfen, ob das Eisenbahnkreuzungsgesetz hier Anwendung findet.

Außerdem ergeht folgender Hinweis:

Das in den Planfeststellungsunterlagen Nr. 8/3 und 9, Seite 23 lfd. Nr. 003.01 – 003.03 aufgeführte Grundstück Gemarkung Mörlenbach, Flur 14 Nr. 90 (Grundbuchblatt 2466, lfd. Nr. 18) wurde mit Kaufvertrag vom 02.12.2008 an den Kreis Bergstraße, die Gemeinde Absteinach, die Gemeinde Mörlenbach und die Gemeinde Wald-Michelbach verkauft. Eine Umschreibung im Grundbuch erfolgt, sobald die letzte Kaufpreisrate (Dez. 2010) gezahlt wird.

## **Anlagen**