

Datum 09.11.2010

Planfeststellungsverfahren für den

lfd. Nr. T 03

**Neubau der Ortsumgehung Rosengarten im Zuge der B 47
von Bau. km. 0+140.00 bis Bau. km. 4+012.**

Erwiderung zu den **Stellungnahmen des Kreisausschusses des Kreises Bergstraße** vom
15.04.2010

Der Kreis Bergstraße wird von der Baumaßnahme durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis

- nicht betroffen
- betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Die Einwendung steht in Zusammenhang mit einem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (z.B. mit einem landwirtschaftlichen Betrieb)

- nein
- ja (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „**Darstellung der Betroffenheit**“)

Teil A

Im Einzelnen:

Mit Schreiben vom 15.04.2010 wurde das Folgende vorgetragen:

**"Die Anregungen und Hinweise der Fachabteilungen, des Straßenverkehrswesens, der Abteilung Kreisstraßen, des Brand- und Katastrophenschutzes, des öffentlichen Personennahverkehrs, der unteren Naturschutzbehörde sowie des Amtes für Raumentwicklung, Landwirtschaft und Denkmalschutz sind zu beachten.
Dem Widmungs- und Umstufungskonzept im Zuge der neuen Kreisstraße wird unter der Maßgabe zugestimmt, dass bis zum Baulastübergang die Neufestsetzung der OD erfolgt ist.**

Die vom Gebietsagrararusschuss fortgesetzt erhobenen Bedenken werden in Würdigung der fachspezifischen Interessen zur Kenntnis genommen und die Planfeststellungsbehörde wird nochmals gebeten, zu prüfen. In jedem Falle wird darum gebeten, auf eine möglichst weit gehende Kompensation der durch die mit der Vorschlags-trasse V verbundenen Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Landnutzung hinzuwirken."

1. Raumentwicklung

Aus der Sicht der Abteilung Raumentwicklung, Landwirtschaft und Denkmalschutz entspricht die Variante 3 den Belangen der Raumordnung. Im Regionalplan Südhessen 2000 wird, neben den Städten Bensheim und Heppenheim, der Stadt Lampertheim eine besondere Bedeutung für die gewerbliche Siedlungsflächenentwicklung zugewiesen. Nach Inbetriebnahme der OU Rosengarten wird die Leistungsfähigkeit dieser regionalen Straßenverkehrsverbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar nachhaltig gestärkt und somit ein maßgeblicher Standortfaktor für die Wirtschaft in der Region unterstützt.

2. Bauaufsicht und Bauleitplanung

Von Seiten der Abteilung Bauaufsicht und Bauleitplanung werden gegen die in der Planfeststellung favorisierte Variante der Planung weder Anregungen noch Bedenken vorgebracht.

Hierzu wird erwidert:

Von Seiten der Raumentwicklung, Bauaufsicht und Bauleitplanung bestehen keine Einwände gegen die vorliegende Planung der B 47, OU Rosengarten.

3 Straßenverkehrswesen

(Zusammenfassende Darstellung)

Der Bau einer vierstreifigen Fortsetzung ostwärts der Rheinbrücken unter dem Planungshorizont der Weiterführung einer vierstreifigen B47 und „Anschluss“ an das bereits bestehende vierstreifige Teilstück der B47 im Raum Lorsch-Bensheim ist aus der Sicht der Verkehrsbehörde unabdingbar. Das ASV Bensheim hat verschiedene Neubauvarianten vorgestellt und bewertet. Dabei wird die weiträumige südliche Umfahrung des Stadtteiles Rosengarten mit einer vierspurigen Fahrbahn als die deutlich beste Lösung dargestellt. Den Ausführungen des ASV Bensheim wird von Seiten der Verkehrsbehörde gefolgt. Sie verwirklicht die o. a. Zielsetzung auch in Hinblick auf die Zukunft und das weiter steigende Fahrzeugaufkommen. Für die Bürger in Rosengarten stellt die Ortsumgehung eine wesentliche Verbesserung der Lebensverhältnisse, für den motorisierten Verkehr eine sichere und zügige Streckenführung dar. In den Planungen zur südlichen Umfahrung wird an verschiedenen Stellen der Unterlagen auf die planfreien Knotenpunkte B47/L3261 und B47/L3110 hingewiesen und die damit verbundene hohe Qualität in Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes und Verkehrsflusses gesehen. Der Knotenpunkt B47/L3110 wird jedoch nur teilplanfrei ausgebaut und weist bei den Berechnungen für eine Fahrbeziehung nur die Qualitätsstufe „D“ aus (Erläuterungsbericht S.107 - Ordner 1). Diese Qualitätsstufe ist grenzwertig und bei dem Neubau einer Verkehrs-

anlage zunächst so nicht einsichtig. Es sollte doch noch einmal geprüft werden, ob eine Steigerung der Qualitätsstufe auf mindestens "C" möglich ist.

Hierzu wird erwidert:

Der Straßenbauverwaltung ist bewusst, dass für einen Neubau die Qualitätsstufe C angestrebt werden sollte. Der Baulastträger der Straße, die Bundesrepublik Deutschland, hat allerdings mit Einführung der HBS ausdrücklich festgelegt, dass die Qualitätsstufe "D", auch bei Neubauten, zugrunde gelegt werden soll.

Zur Verbesserung der Qualitätsstufe müsste die Einmündung signalisiert oder komplett planfrei ausgebaut werden. Beides würde Mehrkosten und im Fall des planfreien Knotenpunktes mehr landwirtschaftliche Flächen beanspruchen, was von dem Baulastträger der Straße nur getragen wird, wenn die Qualitätsstufe, wie oben beschrieben, nicht "D" erreicht.

4 Brand- und Katastrophenschutz

Aus der Sicht des Abwehrenden Brandschutzes erscheinen ohne gravierende Eingriffe in die vorhandene brandschutztechnische Infrastruktur (Feuerwehru- und -umfahrten, Löschwasserversorgung) - auch im Hinblick auf die Bauzeit - nur die Varianten 2 und 3 als realisierbar. Die Variante 4 (Untertunnelung) mit einer Länge von ca. 2,8 km müsste als unterirdische Verkehrsanlage bzw. Tunnelanlage mit besonderen Brandschutzeinrichtungen ausgestattet werden und stellt besondere Anforderungen an die örtliche Feuerwehr dar, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkretisiert werden sollen.

Hierzu wird erwidert:

keine Bedenken und/oder Anregungen

5. Abteilung Kreisstraßen

Aus Sicht der Abteilung Kreisstraßen bestehen gegen die bevorzugte Variante 3 - Große Südumgehung - keine grundsätzlichen Bedenken. Im Zuge der Planfeststellung soll das in der Anlage 1 des Erläuterungsberichts dargestellte Widmungs- und Umstufungskonzept festgestellt werden. Hierzu ist anzumerken, dass eine einvernehmliche Absprache zwischen ASV, Stadt und Kreis bisher zumindest dahingehend nicht erfolgt ist, als die Stadt Lampertheim der Neufestsetzung der Ortsdurchfahrt im Zuge der neuen Kreisstraße 40 bisher nicht zugestimmt hat. Dem Widmungs- und Umstufungskonzept wird daher unter der Maßgabe zugestimmt, dass bis zum Baulastübergang die Neufestsetzung der OD erfolgt ist. Mit Baulastübergang sind dem Kreis die Buchwerte des Straßenaufbaus, der Straßeneinrichtungen und des Grundvermögens kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Hierzu wird erwidert:

Da der Durchgangsverkehr der heutigen B 47 vollständig nach Verkehrsfreigabe auf die neue Trasse der B 47 OU Rosengarten verlagert wird, ändern sich die Verkehrsbedeutungen der alten B 47 und eines Teilabschnittes der L 3110. Entgegen den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen, hat die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung festgestellt, dass der Stadtteil Rosengarten durch die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 3261 im Bereich Wehrzollhaus, hinreichend an die überörtlichen Verkehrswege angebunden ist. Demzufolge ist der Teilabschnitt der L 3110, zwischen dem NK 6316 003 und dem NK 6316 032 neu (siehe Anlage 1), nicht, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, zu Kreisstraße K 40, sondern zur Gemeindestraße abzustufen.

6 a) Untere Wasserbehörde

Aus wasserrechtlicher und wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken.

Hierzu wird erwidert:

Wird zur Kenntnis genommen

6 b) Untere Naturschutzbehörde

Die geplante Ortsumgehung Rosengarten, deren Trasse im Rahmen des Raumordnungsverfahrens festgelegt worden ist, bewirkt eine erhebliche Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung, Verlust an Waldflächen, Zerschneidung von Tierlebensräumen sowie Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden die mit der Ortsumgehung einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft dargestellt und Vermeidungs-/Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen abgeleitet. Die Versiegelungen werden teilweise durch Entsiegelungen (Rückbau der vorhandenen Trasse) ausgeglichen. Da hierdurch die Eingriffe nicht vollständig kompensiert werden können, erfolgen weitere Kompensationsmaßnahmen durch Aufwertung vorhandener Lebensräume. Die Planung wird durch einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ergänzt. Dieser kommt zum Ergebnis, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht eintreten.

Das Landschaftsbild wird durch die geplante Trasse erheblich beeinträchtigt.

Hierzu wird erwidert:

Wird zur Kenntnis genommen

Da Gehölzpflanzungen zur Vermeidung/Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in der vorliegenden Planung nur in geringem Umfang vorgesehen sind, regen wir an, entlang der Trasse Gehölzpflanzungen zu ergänzen. Die erheblichsten Beeinträchtigungen gehen von den Auf-/Abfahrten und Brücken aus. Daher sollten Gehölzpflanzungen insbesondere im Bereich dieser Bauwerke (Bau-km 0+300 bis 0+550, Bau-km 1+150 bis 1+300 (hier Überführung) sowie Bau-km 1+450 bis 1+700) ergänzt werden. Weitere Gehölzpflanzungen im Verlauf der übrigen Trasse können auf gruppenartige Anpflanzungen begrenzt werden. Auch die Beeinträchtigungen, die von der Lärmschutzwand ausgehen, sollten durch weitere Gehölzpflanzungen minimiert werden.

Hierzu wird erwidert:

Nach § 15 (3) BNatSchG und § 2 (3) KV ist bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Ertragsmesszahlen im Bereich zwischen Rheindeich und Stefansgraben liegen bei 52 -58, die Ertragsmesszahlen im Bereich des geplanten Anschlussknotens L 3110 liegen etwa bei 72-78 (max. 82)¹. Dies zeigt die besondere Eignung der Flächen für die landwirtschaftliche Bodennutzung.

Aktuell werden die Flächen zum Anbau diverser Sonderkulturen (z. B. Dill, Zwiebeln, Spinat) genutzt, die teilweise sehr empfindlich gegenüber Laubeinwehungen sind (insb. Spinat), so dass schon bei relativ geringen „Verunreinigungen“ der Absatz deutlich erschwert wird. Dies wurde bereits frühzeitig bei Abstimmungen mit der Landwirt-

¹ HMULV - Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2010): Bodenviewer Hessen. Download vom 10.12.2010. <http://bodenviewer.hessen.de/viewer.htm>

schaft und auch im Zuge der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren vorgetragen (Informationsgespräch mit Vertretern der Landwirtschaft am 17.01.2008, Stellungnahme der Rosengärtner Landwirte zum Landschaftspflegerischen Begleitplan B 47, Ortsumgehung Rosengarten vom 28.01.2008 - per FAX).

Gleichzeitig ist die Landschaft um Rosengarten besonders durch Offenheit und Weite charakterisiert, so dass umfangreiche Gehölzplantungen entlang der Trasse nicht der Eigenart des Raumes entsprechen würden.

Insofern wurde bei der Konzipierung der Kompensationsmaßnahmen die Anpflanzung von Gehölzen auf das unter dem Gesichtspunkt der Einbindung in die Landschaft und unter Artenschutz Gesichtspunkten unbedingt erforderliche Maß reduziert, d. h. entlang der Trasse wurde auf Gehölzplantungen verzichtet, außer im Bereich der Querung der ehemaligen Bahnstrecke (nahe RWE-Siedlung) aus Artenschutzgründen und im Bereich des Anschlusses an die L 3110 zur Einbindung des Bauwerkes in die Landschaft. Hier wurde auch eine Baumreihe an der L 3110 vorgesehen aus Gründen der Einbindung in die Landschaft und aus Artenschutzgründen. Im Übrigen wurden Gehölzplantungen nur dort vorgesehen, wo nicht unmittelbar Ackerflächen angrenzen (im Anschlussrohr, zwischen der Alten Wormser Straße und dem Grünland am Stefansgraben, zwischen Trasse und der geplanten Sukzessionsfläche am Rußlachgraben (Maßnahme A 9). Damit konnte ein Ausgleich zwischen den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes und denen der Landwirtschaft hergestellt werden.

Bei der Beschreibung der Maßnahmen im LBP (z.B. Maßnahmen A 1, A2, A 12) sollten die zur Verwendung kommenden Arten für die Gehölzbestände konkret benannt werden, um Fehlbestockungen auszuschließen.

Hierzu wird erwidert:

Eine Auswahlliste geeigneter Gehölze kann ergänzt werden, eine genaue Verortung welche Arten wo verwendet werden sollen ist der Ausführungsplanung vorbehalten.

Es sollte ausschließlich gebietseigenes (autochthones) Material für Gehölzplantungen und Ansaaten verwendet werden (§ 40 Abs. 4 BNatSchG). Wo dieser Aspekt noch keinen Eingang in die Maßnahmenblätter des LBP gefunden hat (z.B. A1, A12, A14), sollte dieser mit aufgenommen werden.

Hierzu wird erwidert:

Die Verwendung autochthonen Pflanz- und Saatgutes ist bereits vorgesehen (vgl. LBP S 162ff – Kostenschätzung). Eine entsprechende Ergänzung der Maßnahmenblätter ist möglich.

Am 01.03.2010 ist das neue Bundesnaturschutzgesetz (Gesetz zur Neuregelung des Rechtes des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29.07.09 (BGBl. I S. 2542)) in Kraft getreten. Soweit der Bund im BNatSchG eine abschließende Regelung getroffen hat, ist das HENatG diesbezüglich unanwendbar geworden. Wir regen daher an, die Planung an die erfolgte Änderung der Rechtsgrundlagen, z.B. bzgl. der Zeiten für Rodungen (z.B. S. 109, S. 115 des Landschaftspflegerischen Begleitplans), anzupassen.

Hierzu wird erwidert:

Nach neuer Rechtslage ist die Beseitigung von Gehölzen auf den Zeitraum vom 01. Oktober – 28. Februar zu beschränken. Eine entsprechende Änderung des LBP wird vorgenommen.

Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde, die in diesem Planungs- und Genehmigungsverfahren die maßgebliche Behörde für die Wahrnehmung des öffentlichen Belangs Naturschutz und Landschaftspflege ist.

Hierzu wird erwidert:

Wird zur Kenntnis genommen

7. Abteilung Öffentlicher Personennahverkehr

Im Erläuterungsbericht zum Neubau der Ortsumgehung Lampertheim-Rosengarten im Zuge der B 47 sind unter 4.9 "Öffentliche Verkehrsanlagen" die Angebote des den Stadtteil tangierenden ÖPNV dargestellt. Hier gibt es noch Veränderungen, da im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb im Linienbündel "Ried / 644" im Sommer 2008 das Fahrplanangebot der Linie 642 Bensheim - Bürstadt - Worms umstrukturiert worden war. Diese Linie dient am Wochenende als Schienenergänzungsverkehr der Nibelungenbahn auch den Stadtteil samstäglich mit einem und sonn- und feiertäglich mit 6 Fahrtenpaaren an und stellt damit in Ergänzung der Linie 644 weitere Angebote von und nach Worms / (Bürstadt - Bensheim) her.

Darüber hinaus wird die im Linienbündel Bürstadt hinterlegte Linie 651 (BürstadtWorms) als Parallelangebot zur Nibelungenbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ihren Betrieb einstellen (Fahrplanangebot - 4 Fahrtenpaare werktäglich). Ob und inwieweit das für die Nutzung der Ortsumgehung notwendige zusätzliche Zeitfenster zu Problemen im Fahrplankonzept der Linien 601, 642 und 644 führt, muss abgewartet werden. Insbesondere bei der Linie 644 Viernheim - Lampertheim - Worms und retour sind die Übergangszeiten an den 3 Verknüpfungspunkten relativ knapp bemessen und können nicht verschoben werden. Wesentliche Fahrzeitmehrun gen führen damit zwangsläufig zu Anschlussverlusten.

Für die Linie 601 zeichnet die Verkehr- und Tourismus GmbH Lampertheim verantwortlich.

Hierzu wird erwidert:

Bei der im Erläuterungsbericht beschriebenen Linienverbindung des ÖPNV handelt es sich um den aktuellen Stand zum Zeitpunkt der Entwurferstellung. Linien- und Fahrplanveränderungen während des Planfeststellungsverfahrens können nicht im Erläuterungsbericht berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird daher als Hinweis gewertet, der keiner Erwidern g bedarf.

8 Landwirtschaft / Feldflur

Erläuterungen und Hinweise

1.) Worms, sein Umfeld und Hinterland, ist ein bedeutender regionaler Umschlagplatz für landwirtschaftliche Güter (Läger, Hafen, Zuckerfabrik etc.). Von daher stellt die B 47 auch für den regionalen, überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehr eine wichtige, unverzichtbare Ost-West-Achse dar. Da eine durchgehende, von der B 47 unabhängige, Ost-West-Straßenverbindung die den Anforderungen an landwirtschaftliche Verkehre gerecht wird, nicht mehr vorhanden ist, ist eine Führung von

landwirtschaftlichem Verkehr auch über die Bundesstraße 47 neu / OU Rosengarten notwendig. Um eine Entflechtung der langsameren landwirtschaftliche Verkehre von dem übrigen Verkehr zu ermöglichen, sollte die Nutzung des Standstreifens durch den landwirtschaftlichen Verkehr in Erwägung gezogen werden. Entstehende Kosten durch notwendige Umwege sind auszugleichen.

Hierzu wird erwidert:

Die Freigabe des Standstreifens für den langsamen, landwirtschaftlichen Verkehr, ist eine verkehrsbehördliche Anordnung und nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln.

2.) Durch die in Dammlage geführte OU und neu entstehendes Straßenbegleitgrün ist mit einer tendenziellen Mehrung der Verschattung mit negativen pflanzenbaulichen Folgen zu rechnen (geringes Wachstum, erhöhte/verstärkte Oberflächen- und Luftfeuchtegehalte, erhöhte Gefahr des Pilzbefalls, höhere Aufwendungen für Pflanzenschutz). Es ist weiterhin mit Schäden an den Kulturen durch Totholz- und Laubfall zu rechnen; dies kann bis zur Ernteauffällen durch Verunreinigungen durch Laub führen (Gewinnausgleich und Ausgleich möglicher Konventionalstrafen aus Nichterfüllung von Verträgen). Aufgrund des Vorgenannten sollten möglichst blattarme oder blattlose Begrünungsmaßnahmen Verwendung finden, mit einer geringen Neigung zur Totholzbildung.

Hierzu wird erwidert:

Der Vorhabenträger hat die besondere Eignung der landwirtschaftlichen Nutzflächen (Ertragsmesszahlen ab 52 und z. T. deutlich höher (über 80) sowie die Bedeutung der aktuellen landbaulichen Nutzung (hoher Anteil von Sonderkulturen mit besonderen Anforderungen) erkannt.

Der vorgetragene Sachverhalt wurde bereits frühzeitig bei Abstimmungen mit der Landwirtschaft und auch im Zuge der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren vorgetragen (Informationsgespräch mit Vertretern der Landwirtschaft am 17.01.2008, Stellungnahme der Rosengärtner Landwirte zum Landschaftspflegerischen Begleitplan B 47, Ortsumgehung Rosengarten vom 28.01.2008 - per FAX).

Aus diesem Grunde wurden im Rahmen des Kompensationskonzeptes bereits die Belange der Landwirtschaft besonders berücksichtigt. So ist der zunächst aus Immissionsschutzgründen vorgesehene Gehölzstreifen über die gesamte Länge der Trasse nun als Grünstreifen ausgestaltet. Weiterhin wurde die aus Artenschutzgründen zwingend erforderliche Baumreihe entlang der L 3110 im Umfang sehr deutlich reduziert, so dass sie sich nun nur noch auf den engeren Bereich um die geplante Anschlussstelle B 47 / L 3110 beschränkt.

Insofern wurde bei der Konzipierung der Kompensationsmaßnahmen die Anpflanzung von Gehölzen auf das, unter dem Gesichtspunkt der Einbindung in die Landschaft und unter Artenschutzgesichtspunkten, unbedingt erforderliche Maß reduziert, d. h. entlang der Trasse wurde auf Gehölzpflanzungen verzichtet, außer im Bereich der Querung der ehemaligen Bahnstrecke (nahe RWE-Siedlung) aus Artenschutzgründen und im Bereich des Anschlusses an die L 3110 aus Artenschutzgründen und zur Einbindung des Bauwerkes in die Landschaft.

Im Übrigen wurden Gehölzpflanzungen nur dort vorgesehen, wo nicht unmittelbar Ackerflächen angrenzen (im Anschlussrohr, zwischen der Alten Wormser Straße und dem Grünland am Stefansgraben, zwischen Trasse und der geplanten Sukzessionsfläche am Rußlachgraben (Maßnahme A 9). Damit konnte ein Ausgleich zwischen den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes und denen der Landwirtschaft hergestellt werden, vgl. auch Widerspruch zu Nr. 6 b) „Untere Naturschutzbehörde“

Schäden der landwirtschaftlichen Kulturen durch Beschattung, Totholz- und Laubeinfall, die über die Grenzen des Zumutbaren hinausgehen, werden gutachterlich überprüft und gegebenenfalls entschädigt.

3.) Aus der Erfahrung vorheriger Planungen / Ausführungen bestehen Bedenken hinsichtlich einer Rampensteigung von größer als 4 % bei den geplanten Brückenbauwerken. Erfahrungen mit voll beladenen landwirtschaftlichen Zügen bei herbstlicher Witterung (38 - 40 t, feucht, leichte bis deutliche Fahrbahnverschmutzungen) offenbaren deutliche Traktionsprobleme. Wir bitten deshalb die maximale Steigung bei 4 % zu belassen.

Hierzu wird erwidert:

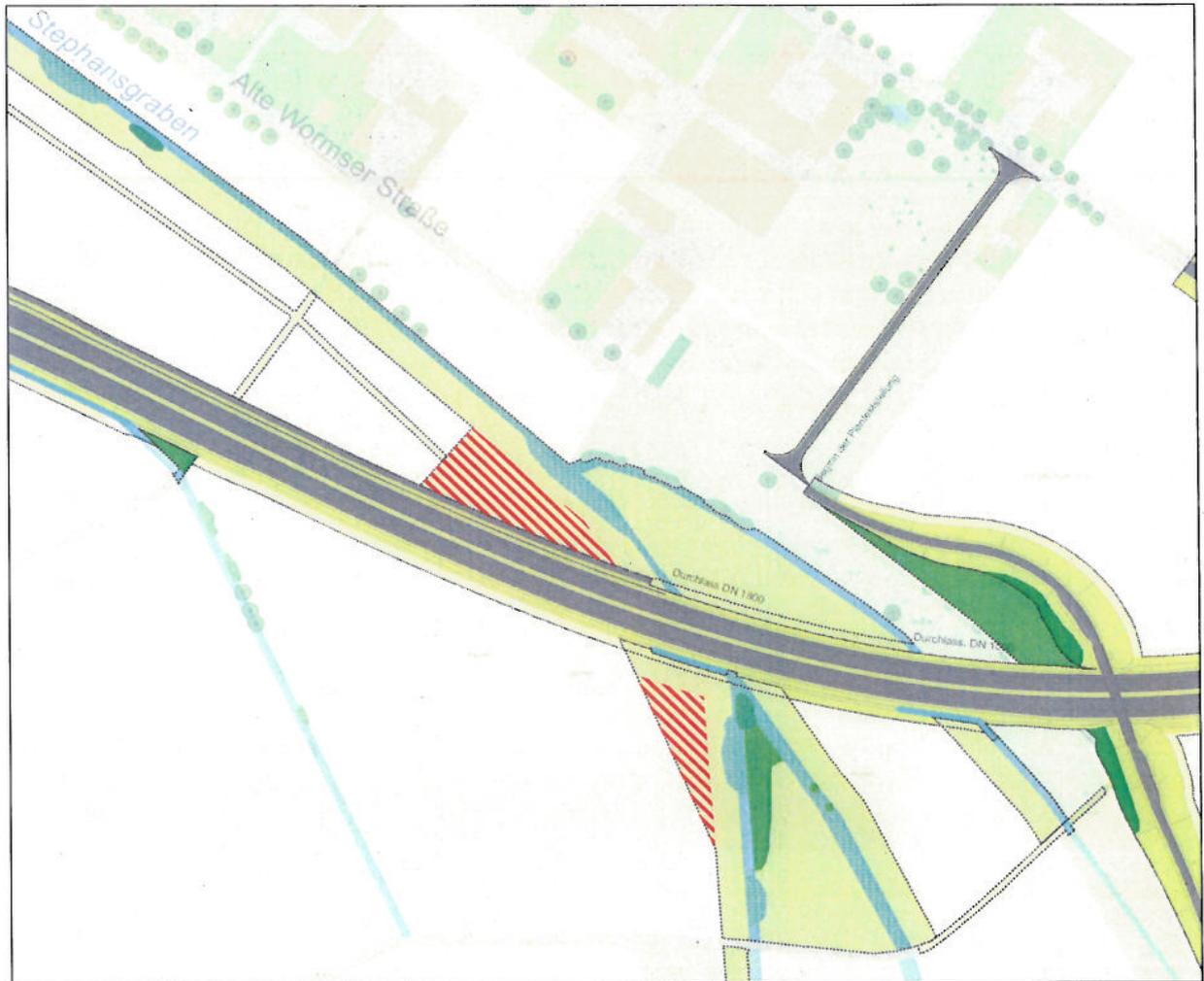
Die Längsneigung der beiden Rampen zu dem Brückenbauwerk "Alte Wormser Straße" betragen 4,8 % und 4,7 %. Diese Werte liegen weit unter denen, im Arbeitsblatt DWA-A 904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Tabelle 3.4, S. 20, geforderten Längsneigungen von maximal 8 %, bei landwirtschaftlichen Wegen mit geringem Schwierigkeitsgrad. Eine weitere Reduzierung der Rampenlängsneigungen und die damit verbundene Verlängerung der Rampen, wird von Seiten des ASV Bensheim nicht als notwendig erachtet.

4.) Die derzeitige landschaftspflegerische Begleitplanung sieht im räumlichen Zusammenhang mit der Alten Wormser Straße / Stephansgraben das Anlegen von Gewässerbegleitgrün bzw. Feuchtwiesen vor. Da sich die Planung an den derzeitigen Grundstücksgrenzen orientiert, diese jedoch im notwendigen Flurneuerungsverfahren eventuell verändert werden, ist es aus unserer Sicht notwendig, die Maßnahmen in ihrer Detailausführung flexibel zu halten, damit eine Anpassung an neue (eigentums-) rechtliche Bedingungen möglich ist bzw. eine Optimierung der verbliebenen landwirtschaftlichen Grundstücke ermöglicht wird.

Hierzu wird erwidert:

Im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden die für Maßnahmen am Stefansgraben und am Rußlachgraben vorgesehenen Maßnahmen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß reduziert (vgl. Protokoll zur „Abschließenden Informationsveranstaltung zum Planungsstand am 10.07.2008“: Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche durch Maßnahmen um 2,9 ha gegenüber dem Planungsstand vom Januar 2008). Die nun vorgesehene Breite eines Streifens von 15 m ab Böschungsoberkante am Stefansgraben und rd. 35 m incl. Graben am Rußlachgraben sind daher unbedingt einzuhalten.

Darüber hinaus wurden nur sehr zurückhaltend Flächen einbezogen, die aufgrund ihres Zuschnittes für die Landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr geeignet erscheinen (vgl. rot schraffierte Flächen in der folgenden Abbildung).



Bei diesen Flächen stehen einer flexiblen Handhabung des Flächenzuschnitts in der Ausführungsplanung keine naturschutzfachlichen Gründe entgegen. Dabei darf jedoch die Gesamtflächengröße der Maßnahme nicht reduziert werden.

5.) Da die Ackerflächen in der Region Rosengarten überwiegend für eine vertragsgebundene Sonderkulturproduktion genutzt werden, ist es unabdingbar, dass alle Flächen auch während der Bauphase uneingeschränkt jederzeit verfügbar und erreichbar sind (die übliche Konzentration der Ernte-, Bestell- und Pflegetermine im Ackerbau sind im Sonderkulturanbau nicht vorhanden, da aufgrund der verschiedensten Kulturen keine zeitliche Schwerpunktbildung vorhanden ist).

Hierzu wird erwidert:

Das ASV Bensheim gewährleistet, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen, auch während der Baumaßnahme, zu jeder Zeit sichergestellt ist.

6.) Für die Distribution der produzierten Waren bzw. zugekaufter Produktionsmittel der landwirtschaftlichen Unternehmen im Rosengarten ist, auch während der Bauphase, ein uneingeschränkter Zugang zu den Betriebsstätten, vor allem auch für LKW's sicherzustellen und zu beschildern. Dies dient auch zur Aufrechterhaltung des Verkehrs im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Hofverkaufsstellen. Nachweisbare wirtschaftliche Einbußen während der Bauphase bzw. in den "Gewöhnungsphasen" der Umgehungsstraße sind auszugleichen.

Hierzu wird erwidert:

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Betriebsstätten, wird über die B 47 "alt" gewährleistet. Der Rückbau der vorhandenen B47 erfolgt erst nach Verkehrsfreigabe der neuen Ortsumgehung. Diese Flexibilität der Verkehrsführung während der Bauzeit, würde im Übrigen für alle Innerortsvarianten ein fast unlösbares Problem darstellen. Nachweisbare wirtschaftliche Einbußen, die im kausalen Zusammenhang mit der Bauausführung der Ortsumgehung stehen, werden gutachterlich bewertet und gegebenenfalls entschädigt. Monetäre Einbußen durch das veränderte Wegenetz nach dem Bau der Ortsumgehung (Stichwort Hofvermarktung) werden vom Baulastträger nicht ersetzt.

a) Aus landwirtschaftlicher Sicht ist der Flächenverbrauch im Zusammenhang der Anbindung der L 3261 (Wehrzollhaus / Hofheim) zu umfangreich und nicht akzeptabel. Durch die Überführung der Landstraße und die anschließende Einschleifung in östlicher Richtung entsteht ein großes "Ohr" mit erheblichem Flächenverbrauch. Wir bitten deshalb zu prüfen, ob

- die Anbindung der L 3261 nicht in der bisherigen Form der lichtzeichengeregelten Kreuzung erfolgen kann (durch die nahe Rheinbrücke bzw. anschließende Ortslage der Stadt Worms ist mit rückstauendem, langsamen Verkehr zu rechnen) oder durch
- die Anlage einer zweispurigen Kreisverkehrsanlage bzw. durch
- eine Unterführung der in Hochdammelage laufenden B 47 neu erfolgen kann. Die Querung des Radweges könnte mittels einer Fahrradbrücke erstellt werden. Aufgrund des geringeren Bauaufwandes sind aus unserer Sicht Kostenvorteile vorstellbar.

Hierzu wird erwidert:

Die Trassierung des planfreien Anschlusses der L 3261 an die B 47 neu erfolgte mit Mindestparametern, also den kleinsten, nach Richtlinie empfohlenen, Radien. Eine weitere Reduzierung der Rampenradien ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht empfehlenswert. Andere Knotenpunktformen, wie z.B. ein Kreisverkehrsplatz oder eine signalisierte, plangleiche Einmündung, entsprechen nicht den gesetzlichen Vorgaben des Baulastträgers der Straße, der Bundesrepublik Deutschland, die im Verkehrswegeplan eindeutig planfreie Anschlüsse fordert. Plangleiche Knotenpunkte wären ein eindeutiger "Bruch" in der vorhandenen Streckencharakteristik der B 47 Richtung Bensheim. Ein weiterer Aspekt, der aus Verkehrssicherheitsgründen an dieser Stelle die Anordnung plangleicher Knotenpunkte verbietet.

b) Zur Minderung landbaulicher Nachteile an den Kulturen (Schattenwirkung, schlechteres Abtrocknen der licht- und windschattigen Flächen mit erhöhtem Risiko zu Pilzbefall) schlagen wir die Ausführung der Lärmschutzwand in transparenter Art vor.

Hierzu wird erwidert:

Der Forderung, eine transparente Lärmschutzwand mit dreifach höheren Kosten einzubauen, kann nicht entsprochen werden.

c) Am Südrand von Rosengarten / Alte Wormser Straße befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb, der Pferdehaltung und -pension betreibt. Zentrales Element der Geschäftspolitik ist die Möglichkeit des Ausreitens in die Feldflur. Es bestehen erhebliche Zweifel und Bedenken, aus praktischer Erfahrung, das ein Queren der B 47 neu über die Brücke der Alten Wormser Straße im Reitbetrieb möglich sein wird; zumal mit Begegnungsverkehr mit landw. Fahrzeugen gerechnet werden muss. Wir schlagen deshalb, analog des Vorverfahrens, eine erhebliche Aufweitung des Grabendurchlasses am Stephansgraben vor, um diese auch als "Unterführung" für Pferde nutzen zu können. Eine lichte Höhe von 2,7 m erscheint aus praktischer Erfahrung notwendig. Eine weitere wichtige Wirkung dieser Unterführungen stellt die faunistische Anbindung der nördlich der Umgehungsstraße liegenden Flächen auch aus jagdlicher Sicht dar. Durch die Unterführung ergibt sich die Möglichkeit der Anbindung und damit auch des genetischen Austausches. In Abstimmung mit jagdlichen und faunistischen Anforderungen sind u. U. mehrere Unterquerungen im Trassenverlauf notwendig. Unabhängig zum Vorgenannten erleichtern solche Unterquerungen die fußläufige Anbindung der Feldflur, vor allem auch zum Zwecke der Naherholung.

Hierzu wird erwidert:

Das Brückenbauwerk im Zuge der "Alten Wormser Straße" ist aus unserer Sicht geeignet, für die Pferde eine Quermöglichkeit der B 47 zu bieten. Die Brücke ist mit einer Breite zwischen den Borden von 5,00 m ausreichend dimensioniert, um die Begegnung zwischen Pferden und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen. Des Weiteren sind vor den Brückenwiderlagern Ausweichbuchten vorgesehen, durch die sich die Gesamtbreite des Querschnittes an dieser Stelle auf 7,00 m erhöht. Derartige Breitenverhältnisse sind auf dem gesamten Wirtschaftswegenetz der Gemarkungen Rosengarten, Lampertheim und Bürstadt nicht vorhanden, sodass es nicht nachvollziehbar ist, dass es ausgerechnet im Bereich dieses Brückenbauwerkes zu Problemen im Begegnungsverkehr kommen sollte.

Der Rohrdurchlass DN 1800 entspricht den Mindestanforderungen aus fachlicher Sicht hinsichtlich der biotischen Austauschfunktion und den hydraulischen Anforderungen des Grabendurchlasses. Dabei dient die Lage senkrecht zur Fahrbahnachse der möglichst weitgehenden Optimierung, da dadurch die Querungslänge auf das unbedingt erforderliche Minimum reduziert wird.

Im Hinblick auf die vorgesehene Höhenlage der Trasse ist die gewählte Lösung als Kompromiss zwischen einer optimalen, möglichst offenen (hohen und weiten) Querungshilfe einerseits und einem möglichst geringem Flächenverbrauch mit Auswirkungen auf Boden und Wasserhaushalt sowie auf das Landschaftsbild und den Erholungswert andererseits anzusehen. Um einen optimal nutzbaren Wilddurchlass zu erhalten, müsste die Linie (Gradiente) der Trasse deutlich angehoben werden. Um die lichte Höhe von 2,70 m zu erreichen ist eine Anhebung der Linie von über einem Höhenmeter erforderlich. Das bewirkt bei einem Böschungsverhältnis von 1:2,5 eine zusätzliche Böschungsbreite der an das Bauwerk anschließenden Böschungen von über 5 m. Hinzu kommt die, gerade in der offenen Landschaft, sehr weiträumige Sichtbarkeit der erhöhten Trasse mit der Folge der technischen Überprägung sowie der Zunahme von Störfunktionen durch Lärm und visuelle Störreize (Licht, Bewegungskulisse). Die Bedeutung der Tretfläche entlang des Stephansgrabens wurde insofern vom Vorhabenträger korrekt erkannt und in seiner Planung berücksichtigt indem der Durchlass den unter den gegebenen Rahmenbedingungen größtmöglichen Durchmesser erhalten hat (vgl. Maßnahme V 6 im LBP S. 117). Die gewählte Größe von DN1800 ist geeignet, damit Amphibien, Reptilien und Kleinsäugern den Durchlass nutzen, vermutlich wird er jedoch auch von Wildschweinen oder Rehen als

Querungsmöglichkeit noch angenommen. Bei einer lichten Höhe von 2,70 m oder sogar einer optimal gestaltete Wildunterführung gemäß M AQ² (S. 24) mit mindestens 5 m lichter Höhe überwiegen unter den gegebenen Rahmenbedingungen an dieser Stelle die negativen Auswirkungen auf Landschaft, Boden, Wasser und die Tierwelt die zu erwartende bessere Nutzbarkeit durch größere Wildtiere oder Reiter, wobei zu beachten ist, dass eine Absenkung des Durchlasses zur Erreichung der Durchlasshöhe aufgrund technischer und örtlicher Bedingungen nicht realisierbar ist.

Dabei ist bezogen auf mobile Arten wie Wildschwein und Rehwild zu berücksichtigen, dass mit der Nibelungenbrücke in erreichbarer Nähe eine geeignete Querungsmöglichkeit besteht.

Bezüglich der Eignung des Durchlasses als Querungshilfe für Tiere ist zu beachten, dass die Mitführung von Wegen die Eignung schmälert und daher gemäß M AQ (S. 24) nicht gewünscht ist.

Weiterhin ist zu beachten, dass ein erhöhter Flächenbedarf in Folge der Anhebung der Gradienten für das Bauwerk zulasten der wertvollen landwirtschaftlichen Nutzfläche geht.

d) Die Linienführung der Brücke "Alte Wormser Straße" war im Rahmen des Vorverfahrens Gegenstand kontroverser Diskussionen. Um landwirtschaftliche Ackerflächen möglichst zu schonen (Flurstücke 3/1,4/1 und 5/1) wird die Forderung erneut vorgetragen, die Linienführung der Brücke in Richtung der ursprünglichen Straße zu verschwenken.

Hierzu wird erwidert:

Bei einer Streckung und Verschiebung des Brückenbauwerkes würden die Böschungen der Rampen in den Bereich des sich westlich anschließenden Stefansgraben reichen. Für diesen Bereich um den Stefansgraben stellt die UVS einen Konfliktschwerpunkt dar, da hier mehrere Schutzgüter eine sehr hohe Bedeutung aufweisen. Zum einen ist dies die landschaftliche Struktur, geprägt durch den Rand einer ehemaligen Rheinschlinge und zum anderen sind die den Stefansgraben begleitenden Grün- und Brachflächen eine der wenigen noch ausgeprägten Ausbreitungs- und Wanderwege für unterschiedliche Tierarten. Dieser Sachverhalt wurde bereits frühzeitig im Rahmen der Abstimmungstermine am 17.01.2008 und am 10.07.2008 vorgetragen.

Des Weiteren würde der Kreuzungswinkel des neuen Bauwerkes zur neuen B 47 bei 48⁹ liegen. Entsprechend der Allgemeinverfügung „Projektplanung“ Nr. 8/2006 soll im Geschäftsbereich der Hess. Straßen- und Verkehrsverwaltung der Kreuzungswinkel eines Überführungsbauwerkes nicht kleiner als 80⁹ sein. Dadurch werden die Gesamtkosten des Brückenbauwerkes minimiert und die Nutzungsdauer erhöht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebenszykluskosten des Ingenieurbauwerkes.

e) Die Straße an der "RWE-Siedlung" bzw. zum Umspannwerk wird durch OU unterbrochen. Das im Laufe des Vorverfahrens entstandene Meinungsbild, eine Brücke sei aus landwirtschaftlicher Sicht entbehrlich, hat sich im Verlaufe der weiteren Diskussion umgekehrt. Die landwirtschaftlichen Verkehre über Gemarkungsgrenzen hinweg haben erheblich an Bedeutung gewonnen, so dass eine separate Nord-Süd-

² FGSV - FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN, ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF (2008): M AQ – Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Strassen.

Verbindung für landwirtschaftliche Verkehre sinnvoll erscheint. Dies vor allem auch um Verschmutzungen bzw. Behinderungen auf der L 3110 und der vermutlich intensiv genutzten Anbindung zur B 47 neu zu minimieren. Aufgrund des Vorgenannten wird eine Brücke im Bereich des "RWE-Weges" eingefordert.

Hierzu wird erwidert:

Das ASV Bensheim bleibt, entsprechend den Darstellungen im Erläuterungsbericht (Planfeststellungsunterlage Nr. 1) ab S. 112, bei seiner Argumentation, die bei Plan-aufstellung mit einem großen Teil der Landwirte und der Landwirtschaftsverwaltung abgestimmt war, dass aus Kostengründen, Einsparung landwirtschaftlicher Flächen und Eingriffsminimierung in Natur und Landschaft, auf das Brückenbauwerk zwischen RWE-Siedlung und -Umspannwerk verzichtet wird. In den Stellungnahmen ist lediglich bei zwei Landwirten, dem Bauernverband Ortsgruppe Lampertheim und dem Regionalbauernverband die Forderung eines Brückenbauwerkes zwischen RWE-Siedlung und RWE-Umspannwerk zu finden.

9 Denkmalschutz (Untere Denkmalschutzbehörde)

Für evtl. Bodendenkmale ist das Landesamt für Denkmalpflege Hessen zuständig. Aus der Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde ergeben sich durch die Zuständigkeit für die im Plan bereich betroffenen Denkmale keine Anregungen.

Hierzu wird erwidert:

Wird zur Kenntnis genommen

Teil B

Abschließende Anmerkung der Anhörungsbehörde

1. Aufgrund erfolgter Zusagen des Vorhabenträgers

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vom Vorhabenträger zugesagt:

Zusage (Textaussage mit Hinweis auf I.1, II.1, etc.)	nur verbal	dargestellt in der Unterlage:

2. Hinweis bei verspäteten Einwendungen

Der/die Einwender wurde/n mit Schreiben vom ... darüber informiert, dass die Einwendung nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen und deshalb ausgeschlossen ist.

Die Frist zur Erhebung von Einwendungen lief am ... ab.