

REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen

Nr.: VIII / 80.0

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag :	Tagesordnungspunkt :	Anlagen : - 1 -
---------------------------	---------------	----------------------	--------------------

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Westumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 - Einleitung -

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich Ihnen von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Kenntnis. Mit Schreiben vom 26.09.2013 wurden die zu beteiligenden Stellen um Stellungnahme gebeten. Da es sich bei dem geplanten Vorhaben um eine raumbedeutsame Planung handelt, für die die Zulassung einer Abweichung gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 Abs. 3 HLPG erforderlich ist, ist eine Stellungnahme der Regionalversammlung einzuholen.

Die Regionalversammlung hatte in ihrer Sitzung am 17.09.2010 zur „Beratung der BE-Beschlussvorschläge zur erneuten Offenlegung und Beschlussfassung“ (Drucksache Nr.: VII / 112.4) beschlossen, die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 als Ziel entfallen zu lassen und als Planungshinweis aufzunehmen.

Die Fraktionsgeschäftsstellen erhalten zwei Ausfertigungen der kompletten Verfahrenunterlagen als CD-Rom - siehe Ältestenratsprotokoll vom 24.02.2006.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Baron
Regierungspräsident

Neubau der B 44 - Ortsumgehung Groß-Gerau, Stadtteil Dornheim
Planfeststellungsverfahren
Kurzbeschreibung des geplanten Vorhabens¹

1. Veranlassung

Die Ortslage Dornheim ist durch das hohe Verkehrsaufkommen der vorhandenen B 44 durch Lärm und Immissionen stark belastet. Um eine Verbesserung der vorhandenen Situation zu erreichen, plant Hessen Mobil, den Bau der Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44. Die Maßnahme ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Gesamtkosten der Maßnahme sind auf ca. 16,4 Mio. Euro veranschlagt.

2. Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens

Die bestehende B 44 ist eine überregionale Nord-Süd-Achse. Sie führt von Süden aus Richtung Mannheim kommend über Gernsheim und Riedstadt-Wolfskehlen nach Groß-Gerau und durchquert hierbei auch Groß-Gerau-Dornheim. In Groß-Gerau knickt die B 44 in Richtung Osten ab und bindet an der Anschlussstelle Büttelborn an die BAB 67 an. Von Groß-Gerau aus führt die B 44 weiter in Richtung Norden nach Mörfelden-Walldorf und Frankfurt/Main.

Die vorhandenen Verkehrsbelastungen auf der Ortsdurchfahrt der B 44 sind als sehr hoch einzustufen mit einem sehr hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Der Straßenraum innerhalb der Ortsdurchfahrt ist durch breite Fahrbahnen und sehr geringe Breiten der Nebenflächen (Gehwege), insbesondere im Bereich der publikumsintensiven Einrichtungen, gekennzeichnet. Separate Radwege sind nicht vorhanden. Die Fahrbahn und Gehwege werden zudem durch straßenbegleitende Längsparker (halb auf dem Gehweg) eingeschränkt. Die Straßenraumbreiten variieren zwischen 10-11 m in der Ortsmitte und 14-16 m in den äußeren Randbereichen der Ortsdurchfahrt. Die vorhandenen Straßenraumbreiten und Querschnittsaufteilungen der Ortsdurchfahrt entsprechen in keinsten Weise den Anforderungen an die vorhandene starke Verkehrsbelastung und sind aufgrund der dichten Randbebauung auch nicht erweiterbar. Besonders negativ wird die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss durch die nicht vorhandenen separaten Radwege beeinflusst.

In der Ortsmitte im Bereich des Rathausplatzes befinden sich die wichtigsten Einrichtungen der Grundversorgung für den Stadtteil Dornheim. Dienstleistungsbetriebe sowie öffentliche und vereinsgebundene Einrichtungen befinden sich direkt an der B 44. Alle Güter des täglichen Bedarfs sowie die Grundschule des Stadtteils Dornheim sind von

¹ vgl. Planfeststellungsunterlagen zum Feststellungsentwurf (Unterlage 1 - Erläuterungsbericht und Unterlage 19.1. 1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht)

den Wohngebieten nur über die Ortsdurchfahrt B 44 zu erreichen. Beidseits der B 44 verlaufen die Hauptschulwege zur Grundschule Dornheim. Die Schulbushaltestellen sind ebenfalls an der B 44 angeordnet. Durch die hohe Verkehrsbelastung ist insbesondere in den sehr publikumsintensiven Bereichen um den Rathausplatz eine erhebliche Gefährdung der Anwohner und des Aufenthaltes generell bis hin zu einem Verlust jeglicher Aufenthalts- und Gestaltungsqualität zu verzeichnen. Wegen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte wurde im Jahr 2008 auf der B 44 eine unbefristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt von Dornheim als lärmreduzierende Maßnahme angeordnet, welche den Verkehrsfluss auf der B 44 zusätzlich negativ beeinflusst.

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung „B 44 - Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim“ wurden für die Ortsdurchfahrt Dornheim Verkehrsmengen ermittelt. Der Analyse-Nullfall basiert auf einer detaillierten Verkehrserhebung (Befragung von Verkehrsteilnehmern sowie Querschnitts- und Knotenpunktzählungen) im Jahr 2005.

Für den Analyse-Nullfall 2005 ergaben sich folgende Verkehrsbelastungen:

Straßenabschnitte der Ortsdurchfahrt Dornheim	Analyse-Nullfall 2005
	DTV [KFZ/24h]
B44 – Mainzer Landstraße (nördlich Neckarring)	17.250
B44 – Mainzer Landstraße (nördlich Rheinstraße)	14.400
B44 – Gernsheimer Landstraße (Höhe Bleichstraße)	11.700
K157 - Rheinstraße	4.100

Für den Prognose-Nullfall und den Planfall mit Ortsumgehung wurden folgende Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2020 ermittelt:

Straßenabschnitte der Ortsdurchfahrt Dornheim	Prognose-Nullfall 2020		Planfall 2020 mit Ortsumgehung	
	DTV [KFZ/24h]	SV-Anteil [%]	DTV [KFZ/24h]	SV-Anteil [%]
B44 – Mainzer Landstraße (nördlich Neckarring)	17.500	6,0%	7.300	5,1%
B44 – Mainzer Landstraße (nördlich Rheinstraße)	16.000	5,8%	5.150	4,8%
B44 – Gernsheimer Landstraße (Höhe Bleichstraße)	12.600	6,2%	4.000	5,6%
K157 – Rheinstraße	4.200	6,0%	2.200	5,7%
B44 – Ortsumgehung Nord (nördlich Knotenpunkt OD Dornheim)			19.850	6,0%
B44 – Ortsumgehung Mitte (zwischen Knotenpunkten OD Dornheim und K157)			14.400	6,3%
B44 – Ortsumgehung Mitte (zwischen Knotenpunkten K157 und B26)			12.500	6,2%

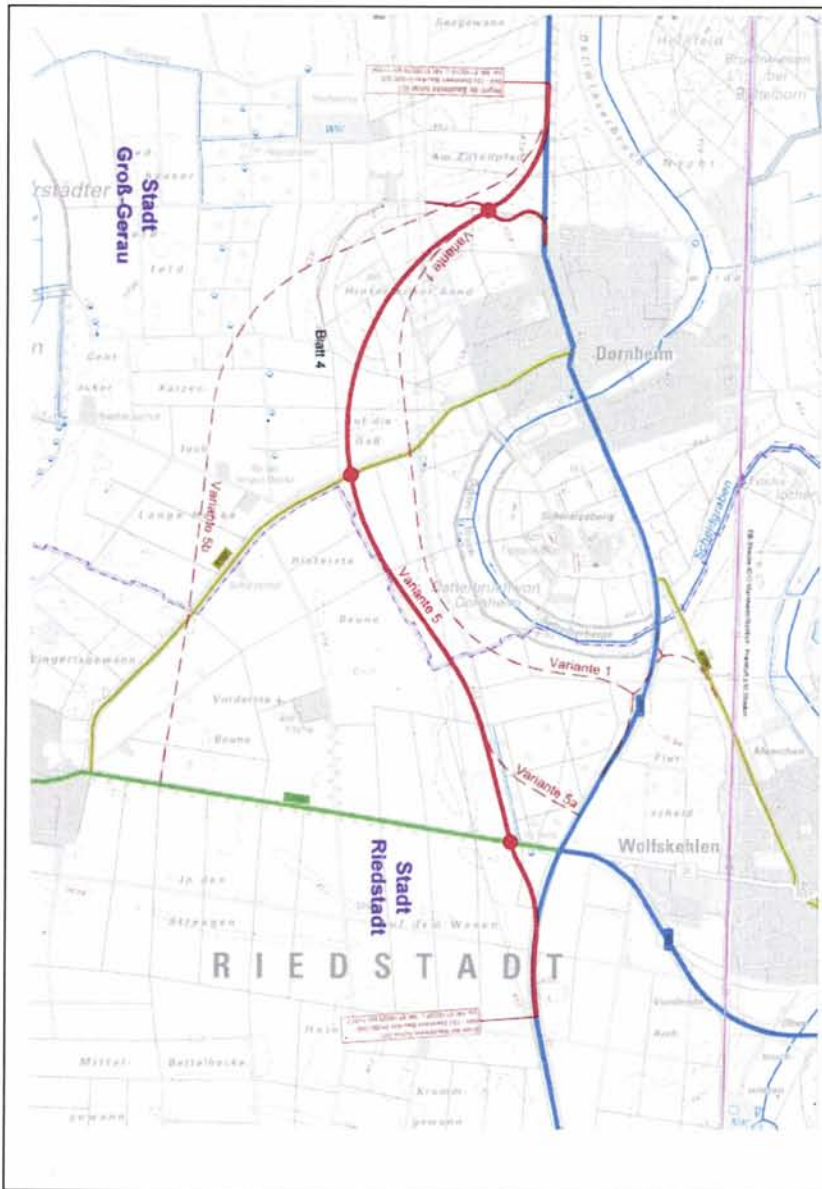
Die Verkehrszunahmen zwischen dem Analyse-Nullfall 2005 und dem Prognose-Nullfall 2020 betragen auf der Ortsdurchfahrt Dornheim im Zuge der B 44 sowie auf der Ortsdurchfahrt Dornheim der K 157 demnach im Mittel 5,6%. Ohne weitere Netzergänzungen wird sich die Verkehrssituation innerhalb der Ortsdurchfahrt Dornheim weiter verschärfen. Durch den Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B 44 kann die Ortsdurchfahrt Dornheim signifikant entlastet werden. Die Ortsumgehung erhält hierbei Verkehrsbelastungen von ca. 14.400 KFZ/24h im mittleren und 12.500 KFZ/24h im südlichen Abschnitt.

Auf der Mainzer Landstraße sowie der Gernsheimer Landstraße (ehemalige B 44) reduziert sich die Verkehrsbelastung durch die Ortsumgehung gegenüber dem Prognose-Nullfall um ca. 60 bis 70 %. Der Verkehr auf der K 157, Rheinstraße, wird mit der Ortsumgehung um ca. 50 % verringert. Durch diese verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt besteht die Möglichkeit zum ortsgerechten Umbau und zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Interesse der besseren Abschirmung und Nutzung des Straßenraumes durch die Anwohner und somit zur wesentlichen Steigerung der Lebensqualität der Anwohner.

Die B 44 wird gemäß den RIN2 in die Verbindungsfunktionsstufe III (regional) eingestuft. Die B 44 ist außerhalb bebauter Gebiete im Bereich der Baumaßnahme eine anbaufreie, einbahnige Straße und wird somit in die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) eingeordnet. Hieraus ergibt sich eine Verkehrswegekategorie LSIII. Die bestehende B 44 besitzt im Planungsbereich einen einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt entsprechend dem RQ10,5* der RAS-L3. Dieser wird auch für die neue Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 vorgesehen. Die vorhandene B 44 ist im Anschluss an die Ortsumgehung Dornheim außerorts durch eine gestreckte Linienführung mit langen Geraden und großen Bögen charakterisiert. In z.T. kurzer Folge wechseln sich anbaufreie Außerortsführungen mit Ortsdurchfahrten ab. Die durchgehenden Abschnitte der B 44 außerhalb der Ortsdurchfahrten sind in geringen Abständen durch Knotenpunkte unterbrochen. Die bestehenden Knotenpunkte sind plangleich ausgeführt. Aufgrund der topografischen Bestandssituation mit sehr geringen Höhenunterschieden besitzt die bestehende B 44 eine sehr geringe Längsneigung. Die vorgesehene Verkehrscharakteristik auf der B 44 - Ortsumgehung Dornheim orientiert sich an den angrenzenden Streckenabschnitten der B 44 um eine stetige Linienführung zu gewährleisten. Die Streckenführung wird an die vorhandene Landschaft und Topografie angepasst. Aufgrund der Topografie und der hydrogeologischen Bestandssituation (Wasserschutzgebiet Zone III) wird die B 44 - Ortsumgehung Dornheim auf der kompletten Länge in Dammlage geführt. Die Dammhöhe variiert dabei zwischen ca. 0,8 m in den Tiefpunkten und max. 3,00 m in den Hochpunkten der Trasse.

3. Lage der geplanten Ortsumgehung Dornheim und Auswirkungen auf den Naturraum

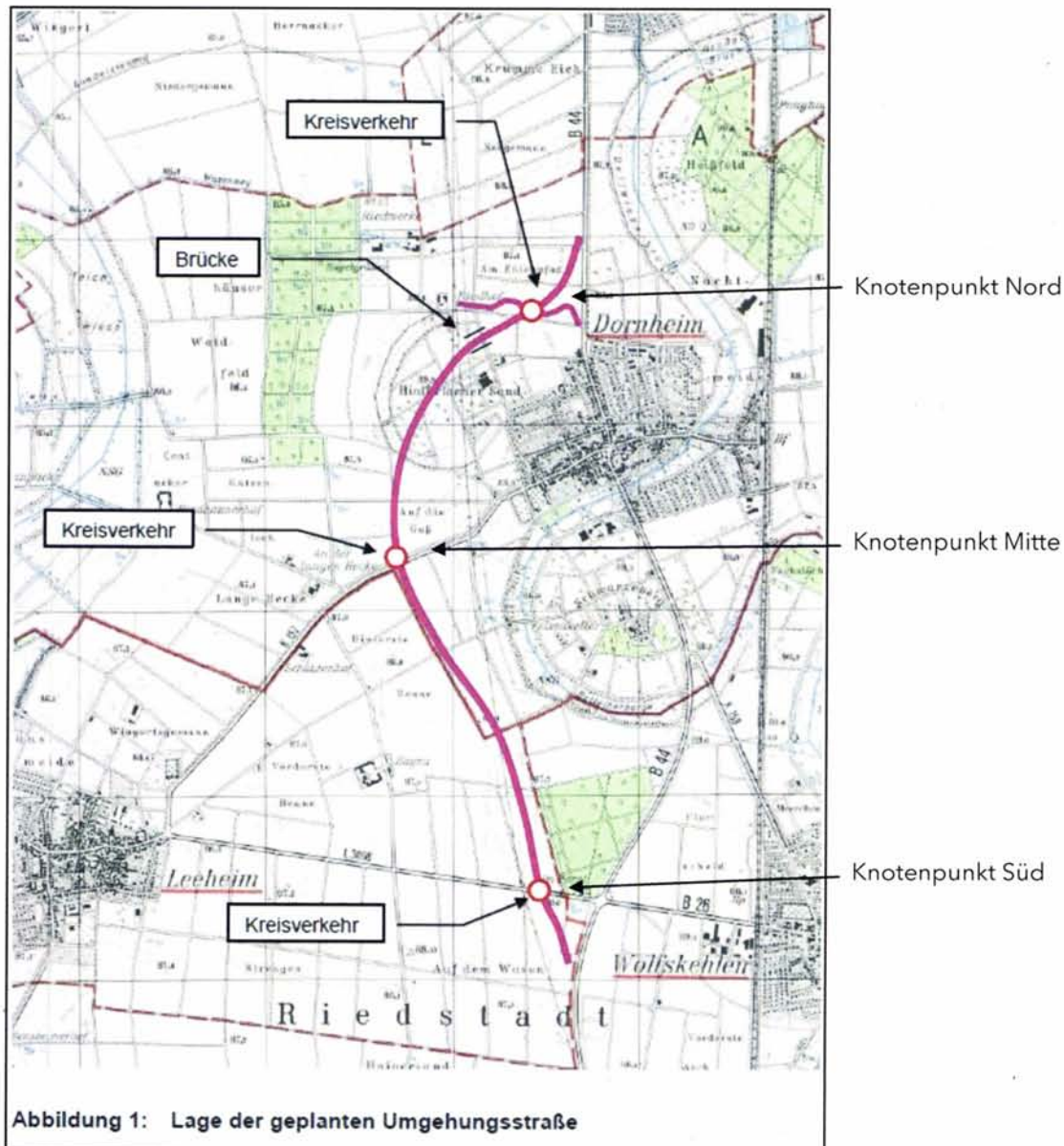
Im Planfeststellungsverfahren ist die Variante 5 die ausgewählte Vorzugsvariante.



Variantenübersicht

Im Zuge der Realisierung der Ortsumgehung wird die Anbindung der Ortsdurchfahrt Dornheim nördlich der Ortslage Dornheim nach Westen verlegt und am Knotenpunkt Nord neu angebunden. Die geplante Ortsumgehung schwenkt ca. 700 m nördlich der Ortslage Dornheim aus der bestehenden B 44 in Richtung Westen heraus und führt zunächst durch die offene Feldflur nordwestlich von Dornheim. Hier wird bei Station 0+729 der neue Knotenpunkt Nord mit den Anschlüssen der Ortsdurchfahrt Dornheim sowie eines ländlichen Verbindungsweges angeordnet. Weiter südwestlich durchquert die Trasse den kleinparzellierten Bereich „Hinterlacher Sand“ mit Grabeland, Gärten und Obstanbau, anschließend verläuft sie wieder durch offene Feldflur, kreuzt die K 157 (Knotenpunkt Mitte) und führt weiter südlich durch die überwiegend ackerbaulich genutzte Feldflur zwischen dem Golfplatz um das Landgut Hof Hayna und der Altneckarschleife „Datterbruch“. Der südliche Trassenabschnitt verläuft ca. 30 - 40 m westlich des Wolfskehlener Waldes und schwenkt nach dem neuen Knotenpunkt Süd mit

der B 26 bzw. L 3096 wieder auf die bestehende B 44 ein. Die bestehende B 44 wird zwischen nördlichem Bauanfang und Ortslage Dornheim rückgebaut und rekultiviert. Südlich der Ortslage Dornheim ist ein ersatzloser Rückbau der B 44 alt auf einer Gesamtlänge von ca. 1.900 m zwischen der Einmündung der K 158 und dem Anschluss der OU an die B 44 alt vorgesehen.



Laut Flächenbilanz des Landschaftspflegerischen Begleitplans belaufen sich die anlagebedingten Flächenbeanspruchungen auf insgesamt ca. 19,6 ha. Dabei handelt es sich um (Voll-)Versiegelung (Fahrbahnlflächen, Wirtschaftswege) bislang unversiegelter Flächen in einer Größenordnung von 5,96 ha und um (Neu-)Befestigungen (Teilversiegelung: Schotterwege, Bankette) auf 2,70 ha. Zur Fahrbahn kommen dann noch weitere Flächenbeanspruchungen durch Böschungen (5,29 ha), Mulden (2,20 ha) sowie Geländeangleich bzw. Zwischenflächen (3,47 ha) hinzu, die aber wieder begrünt werden

können. Beim Rückbau der B 44 alt sind Entsiegelungen vorhandener Asphaltflächen in einen Gesamtumfang von 2,25 ha möglich.

Die neue Straße wird unvermeidlich zu einer Überformung und neuen Zerschneidung der Landschaft führen. Zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind auch trassenferne Maßnahmen in den Gemarkungen Leeheim, Bickenbach, Alsbach und Hähnlein geplant.

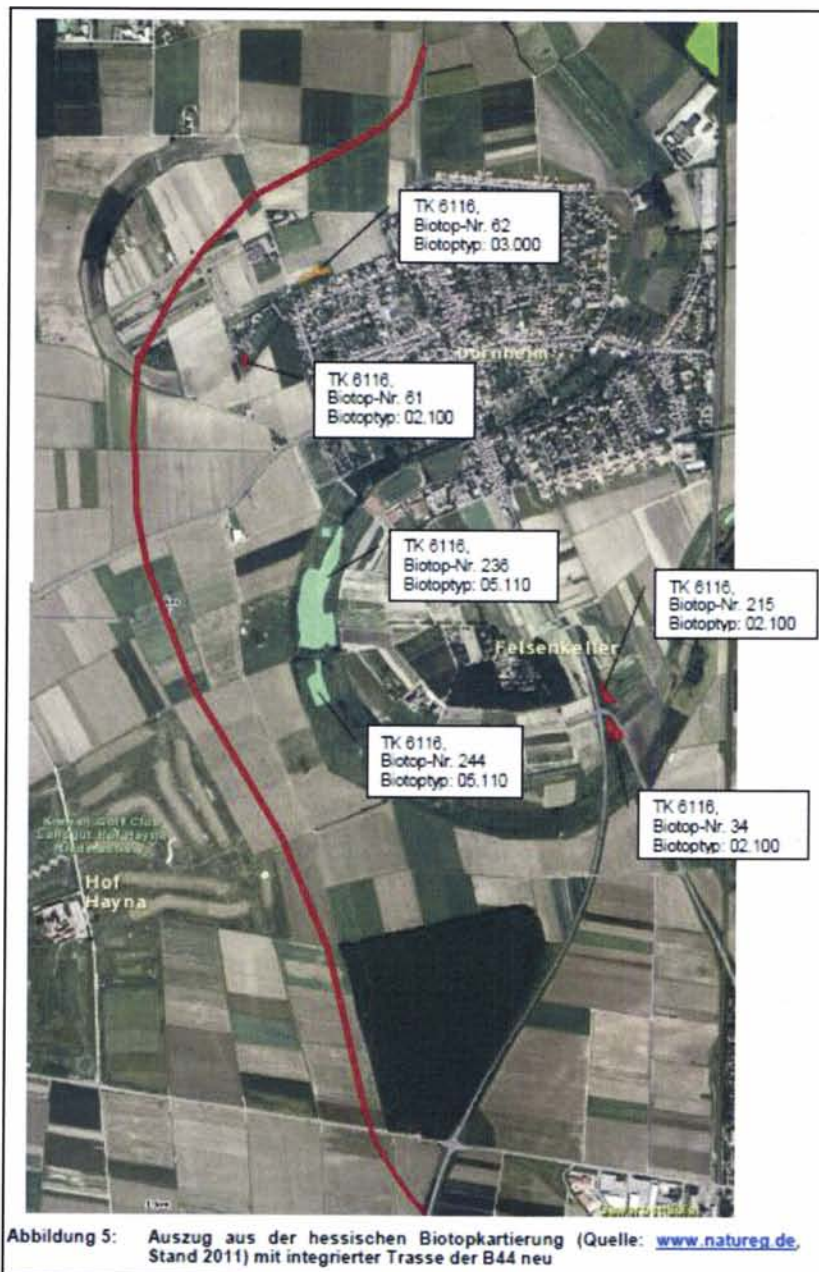
Für die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 wurde 2001 ein Raumordnungsverfahren zur Variante 1 abgeschlossen. In Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren wurde für einen Teilbereich der Trasse eine Natura 2000-Unverträglichkeit festgestellt, mit der Folge, dass die geplante Ortsumgehung räumlich verschoben und umtrassiert wurde. Die nun vorliegende Trasse der Ortsumgehung hat einen Natura 2000-verträglichen Trassenverlauf und verläuft in ca. 500 m Entfernung zu dem europäischen Vogelschutzgebiet 6217-403 „Hessische Altneckarschlingen“. Das Vogelschutzgebiet beginnt westlich von Trebur am Ginsheimer Altrhein und erstreckt sich über Groß-Gerau, Griesheim, Pfungstadt und Gernsheim bis nach Heppenheim. Es weist eine Gesamtgröße von 2.779 ha auf. Dabei handelt es sich um ein mehr oder weniger durchgängiges Band von Feuchtgebietskomplexen im Verlauf des verlandeten Altneckars bzw. des Rheinrandflusses mit Feuchtwiesen, Röhrichten, Seggenriedern und Bruchwäldern. Die Schutzwürdigkeit begründet sich auf dem Vorkommen seltener und bestandsbedrohter Brut- und Zugvogelarten, insbesondere von Vogelarten nach Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie mit z.T. landesweiter Bedeutung. Zu nennen sind hier u. a. Rohrweihe, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Blaukehlchen und Großer Brachvogel. Als Entwicklungsziele sind der Erhalt und die Entwicklung der an einen hohen Grundwasserstand gebundenen Feuchtbiotope als Brut-, Rast- und Überwinterungsareale zahlreicher nach Vogelschutzrichtlinie geschützter Vogelarten zu nennen.

Nach den Planfeststellungsunterlagen überwiegen die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens das artenschutzrechtliche Integritätsinteresse.

Das Vorhaben erfüllt folgende im öffentlichen Interesse liegende Planungsziele:

- Bau einer Ortsumgehung mit angemessener Verkehrsqualität zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Dornheim,
- Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen innerhalb Dornheims und somit weitmögliche Minimierung gesundheitsschädlicher Belastungen sowie Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die mit den Planungszielen verfolgten öffentlichen Interessen sind zwingend, da sie den Hauptzweck des Vorhabens darstellen und ohne Umsetzung des Vorhabens nicht verwirklicht werden könnten. Die genannten zwingenden öffentlichen Interessen überwiegen die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen des europäischen Artenschutzes.



Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass der Eintritt folgender artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände mit dem Vorhaben verbunden ist:

- Knoblauchkröte und Springfrosch, baubedingte Erfüllung des Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG
- Steinkauz, betriebsbedingte Erfüllung des Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände werden allenfalls für Einzelindividuen der Arten Knoblauchkröte und Springfrosch sowie für ein Einzelvorkommen der landesweit als „gefährdet“ eingestuft Brutvogelart Steinkauz eintreten. Zudem sind für den Steinkauz (FCS-) Maßnahmen vorgesehen, die sicherstellen, dass der Erhaltungszustand der Populationen der Art im natürlichen Verbreitungsgebiet sich nicht verschlechtert.

Den artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen von Einzelindividuen bzw. einem Einzelvorkommen steht der Gewinn für die Bevölkerung durch den Bau der Ortsumgehung gegenüber. Der Bau der Ortsumgehung geht mit der Schaffung einer in der Verkehrsqualität angemessenen Verkehrsbindung einher, die die Ortsdurchfahrt Dornheim entlastet. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt bewirkt die Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen für die Bevölkerung des Ortes und die Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb des Ortes.

Bei Berücksichtigung der Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population des Steinkauzes sind die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben.

Bei Berücksichtigung der Maßnahme zur Tötungsvermeidung für Knoblauchkröte und Springfrosch liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG für diese beiden Arten vor.

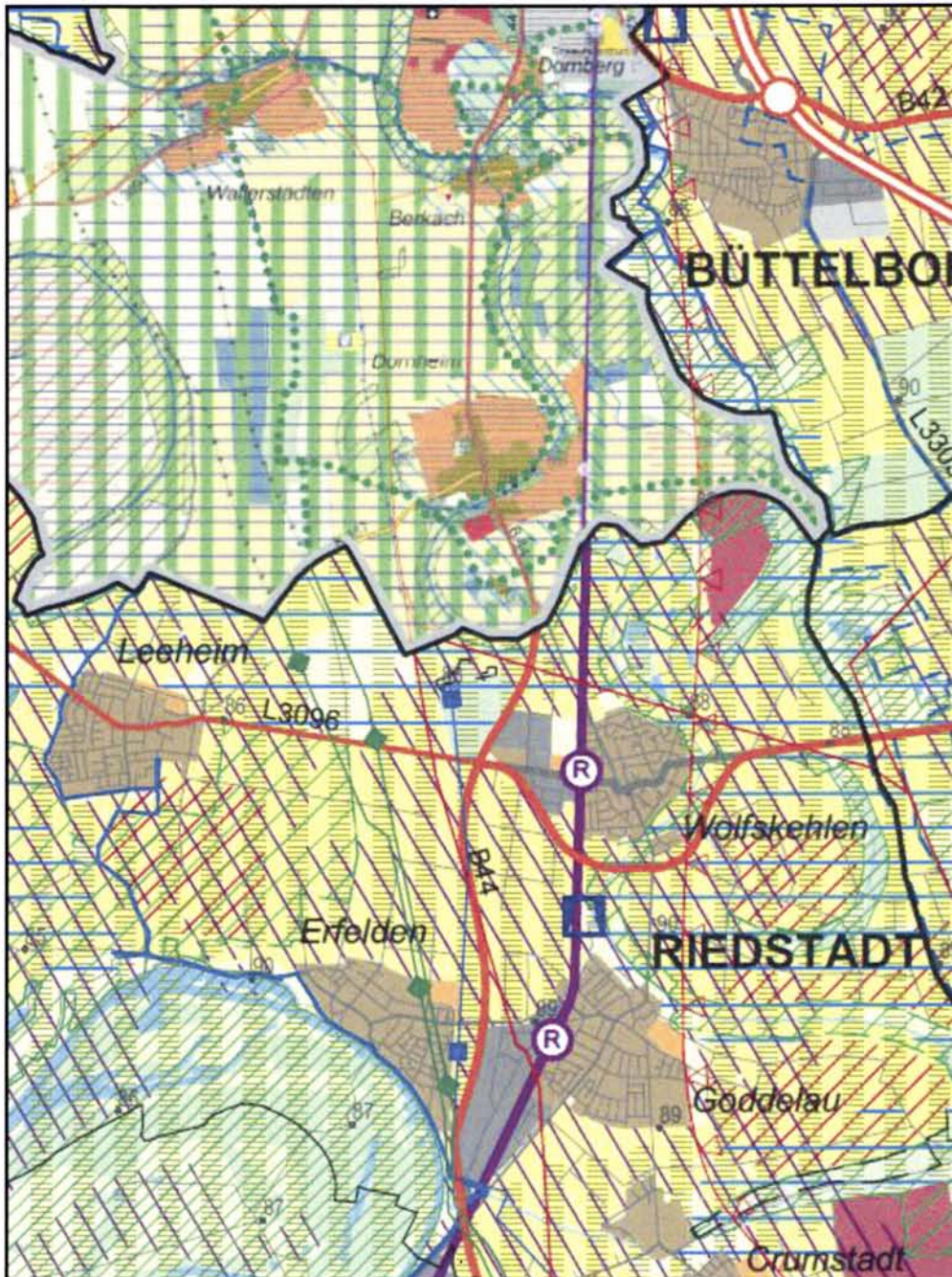
4. Auswirkungen auf die Ausweisungen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010

Die geplante Umgehungsstraße verläuft durch das Gebiet der Städte Groß-Gerau und Riedstadt. Die Grenze zwischen den beiden Kommunen entspricht zugleich der Grenze zwischen dem Geltungsbereich des Regionalplans Südhessen und des Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main.

Die Trasse der geplanten Ortsumgehung Dornheim verläuft im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“, im „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ sowie im „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“. Die Trasse quert im Bereich des „Hinterlacher Sandes“ einen Altrheinarm, der als „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ festgelegt ist. Im südlichen Bereich des „Hinterlacher Sandes“ quert die Ortsumgehung zudem das „Vorranggebiet für Regionalparkkorridor“.

Im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS / RegFNP) ist die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 im Grundsatz G5.2-10 als Planungshinweis mit der Fußnote, dass die Trasse für die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim aufgrund einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes neu abzustimmen ist, festgelegt. In der Begründung zum Grundsatz G5.2-10 sind hierzu erläuternde Ausführungen gemacht: „Für die Planungsmaßnahme OU Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 wurde 2001 ein Raumordnungsverfahren abgeschlossen. In Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren wurde für einen Teilbereich der Trasse festgestellt, dass sie ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen würde, mit der Folge, dass die geplante Ortsumgehung räumlich verschoben und umtrassiert wird. Daher wird die seinerzeit im Raumordnungsverfahren festgelegte Trasse im Regionalplan / RegFNP nicht als Ziel, sondern lediglich als Planungshinweis aufgenommen. Ein mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete verträglicher Trassenverlauf befindet sich in der Abstimmung. Für die in Abstimmung befindliche Trasse bedarf es keines neuen

Raumordnungsverfahrens. Im Planfeststellungsverfahren wird über die Abweichungszulassung entschieden.“



Ausschnitt aus dem Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010

Nach dem Grundsatz G5.2-3 sind Ortsumgehungen dann vorzusehen, wenn eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen erforderlich ist und nur auf diesem Weg erreicht werden kann. Diese Voraussetzungen sind für die Ortslage Dornheim gegeben. Bei Straßenneubau ist die Rekultivierung oder der Rückbau entlasteter Straßenabschnitte nach dem Grundsatz G5.2-6 anzustreben. Der Grundsatz wird bei der Planung berücksichtigt.

Im RPS / RegFNP ist die B 44 im Planungsbereich Teil der Regionalachse Frankfurt/Main - Groß-Gerau - Gernsheim - (Worms/Mannheim) ausgewiesen. Neben Ihrer Funktion für den überörtlichen Verkehr übernimmt sie im Planungsbereich vorrangig eine Versorgungsfunktion zwischen den südlichen Grundzentren des Landkreises Groß-Gerau und dem Mittelzentrum Groß-Gerau.

Auf den Regionalachsen hat der Personen- und Gütertransport unter dem Aspekt der regionalen Erschließungs- und Verbindungsbedürfnisse eine besondere Bedeutung. Die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Achsen sollen erhalten und ausgebaut werden. Die vorliegende Planung entspricht den Vorgaben der Regionalplanung, dass für die Entwicklung der Planungsregion Südhessen als Wirtschafts-, Dienstleistungs- und Wohnstandort eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern ist.

III 31.1 - 93 d 08/03 (526)
Sander

Darmstadt, den 13.11.2013