

REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache	Nr.: VIII / 80.2
Beschluss der Regionalversammlung Südhessen zur Drs. Nr. VIII / 80.1	13. Dezember 2013

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

Vorlage der oberen Landesplanungsbehörde - Drs. Nr. VIII / 80.1

Die Regionalversammlung Südhessen hat die als Anlage beigefügte Stellungnahme zum
Planfeststellungsverfahren beschlossen.

Für die Richtigkeit:

gez.: Conny Scheuermann
Schriftführerin

Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. §§ 72 ff. Hess. Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);

Neubau der Westumgehung Dornheim im Zuge der B 44 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+080 einschließlich Rückbau der nicht mehr benötigten Straßenstrecken der B 44 alt (zwischen dem nördlichen Bauanfang und der Ortslage Dornheim sowie von südlich des bestehenden Knotenpunktes B 44 alt /L 3096 / B 26 bis zum Knotenpunkt B 44 alt/ K 158), den notwendigen Folgemaßnahmen und den Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Gemarkungen Dornheim (Stadt Groß-Gerau), Leeheim und Wolfskehlen (Stadt Riedstadt), Kreis Gerau sowie weiterer trassenferner Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Leeheim der Stadt Riedstadt, Bickenbach der Gemeinde Bickenbach, Alsbach sowie Hähnlein in der Gemeinde Alsbach-Hähnlein

Anhörungsverfahren nach § 17 a Bundesfernstraßengesetz i.V. m. § 73 Hess. Verwaltungsverfahrensgesetz

Landesplanerische Stellungnahme

- I. Dem Neubau der Westumgehung Dornheim im Zuge der B 44 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+080 einschließlich Rückbau der nicht mehr benötigten Straßenstrecken der B 44 alt (zwischen dem nördlichen Bauanfang und der Ortslage Dornheim sowie von südlich des bestehenden Knotenpunktes B 44 alt /L 3096 / B 26 bis zum Knotenpunkt B 44 alt/ K 158) kann zugestimmt werden, wenn der Abschluss des Raumordnungsverfahrens 2001 (ROV) in seiner Intention weiterhin berücksichtigt wird. Hierzu gehören:
 - Rückbau nicht mehr benötigter Straßenstrecken,
 - Berücksichtigung der Landwirtschaft,
 - Kompensation des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ in der Gemarkung Wallerstädten der Stadt Groß-Gerau für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“, wie in der Maßgabe 3 des ROV-Abschlusses bestimmt,
 - Einrichtung von Kreisverkehren zur Anbindung der neuen Ortsumgehung an das bestehende Straßennetz, wie von der RVS im Abschluss des ROV favorisiert.

- II. Gegen die Zulassung der Abweichungen gemäß § 6 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V. mit § 8 Abs. 3 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) von den Zielen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS / RegFNP) „Vorranggebiet für Landwirtschaft und „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ bestehen keine Bedenken, wenn die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt werden sowie die im ROV 2001 festgelegte Maßgabe zur Kompensation des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ in der Gemarkung Wallerstädten der Stadt Groß-Gerau, analog der Bekanntmachung im Staatsanzeiger vom 22.10.2001, umgesetzt wird.

- III. Gegen die Querung des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ durch die Ortsumgehung bestehen Bedenken, da nach den Unterlagen nicht sichergestellt ist, dass die Verbindungsfunktion des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ aufrechterhalten bleibt. Es ist sicherzustellen, dass die Wegeverbindung des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ bestehen bleibt oder an anderer Stelle ersetzt wird. Gegen die Querung der im RPS / RegFNP 2010 ausgewiesenen Fernwasserleitung bestehen keine Bedenken.
- IV. Gegen die Querung des „Vorbehaltsgebietes für Natur und Landschaft“ im Bereich des Hinterlacher Sandes sowie gegen den Verlauf im „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ bestehen keine Bedenken, wenn die Belange des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft entsprechend berücksichtigt werden.

Begründung:

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 die Straßen- und Verkehrsverwaltung Hessen, vertreten durch Hessen mobil Darmstadt, den Bau der B 44 (neu) - Ortsumgehung Dornheim. 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 Bereich des Regionalplans Südhessen und dem Gebiet des Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main.

Nach den Planungen von Hessen Mobil soll die ca. 5,1 km lange Ortsumgehung westlich von Dornheim durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, die zu einem großen Teil Bestandteil des Einzugsgebietes der Trinkwassergewinnungsanlage „Wasserwerk Dornheim“ sind, führen. Die Ortsumgehung wird mit der K 157, der L 3096 sowie der B 26 verknüpft, die nicht mehr benötigten Straßenstrecken der bestehenden B 44 (zwischen dem nördlichen Bauanfang und der Ortslage Dornheim sowie von südlich des bestehenden Knotenpunktes B 44 alt / L 3096 / B 26 bis zu dem Knotenpunkt B 44 alt / K 158) werden zurückgebaut. Zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind auch trassenferne Maßnahmen in den Gemarkungen Leeheim, Bickenbach, Alsbach und Hähnlein geplant. Die Gesamtkosten der Maßnahme sind auf ca. 16,4 Mio. Euro veranschlagt. Die Maßnahme wird im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf (BVWP-Nr. HE8088) geführt.

Zu I. Berücksichtigung des Abschlusses des Raumordnungsverfahrens

1. Historie der Planung

Die Entlastung der Ortsdurchfahrten der südlichen Stadtteile von Groß-Gerau im Zuge der B 44 ist bereits seit den 80er Jahren beabsichtigt. Anfangs wurde 1987 im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens als großräumige Ortsumgehung die Linie einer sogenannten „Großen Ostumgehung“ von Groß-Gerau im Zuge der B 44 einschließlich

der Stadtteile Dornheim, Berkach und Dornberg bestimmt, die 2000 zugunsten der „Großen Westumgehung Dornheims“ fallengelassen wurde. Das RP Darmstadt leitete für die „Große Westumgehung“ Mitte 2000 das Raumordnungsverfahren (ROV) ein, im Zuge dessen im Mai 2001 der Erörterungstermin stattfand. Die Vorschlagslinie der „Großen Westumgehung“ sollte ca. 400 m nördlich des Stadtteils Dornheim beginnen, westlich von Dornheim verlaufen und ca. 2 km südlich von Dornheim vor dem Knotenpunkt (KP) der bestehenden B 44 mit der B 26 bzw. der L 3096 enden. Die Anbindung der K 158 in Richtung Riedstadt Stadtteil Wolfskehlen sollte durch eine Querspange erfolgen. Am 28.08.2001 wurde das ROV mit der Variante 1 „Große Westumgehung“ unter Berücksichtigung von Modifikationen als Vorzugsvariante abgeschlossen. Die Modifikationen bezogen sich insbesondere auf den südlichen Anschluss der Ortsumgehung an die bestehende B 44 sowie die Anbindung der K 158 in diesem Bereich und damit auf den Streckenabschnitt, der nunmehr eine neue Trassenführung sowie eine neue Anbindung an das bestehende Straßennetz erhalten hat.

2. Regionalplanerische Ausgangssituation

Die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 ist im RPS / RegFNP 2010 im Grundsatz G5.2-10 als Planungshinweis festgelegt. Der Planungshinweis enthält die Fußnote, dass die Trasse für die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim (OU) aufgrund einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes neu abzustimmen ist. In der Begründung zum Grundsatz G5.2-10 wird ausgeführt: „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.“

Mit Abschluss des ROV 2001 für die Ortsumgehung Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 bestand die Option, die abgestimmte Trasse bei der Aufstellung eines neuen Regionalplans künftig als Ziel der Raumordnung aufnehmen zu können. 2004 wurde der Bereich „Hessische Altneckarschlingen“, in dem auch die im ROV abgestimmte Trasse der Ortsumgehung Dornheim liegt, nach den Vorgaben der Europäischen Vogelschutzrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie als Natura 2000-Gebiet an die Europäische Union gemeldet. Somit konnte die Festlegung der Trasse als Ziel der Raumordnung im RPS / RegFNP 2010 nur nach Nachweis der Verträglichkeit mit den Entwicklungs- und Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes erfolgen.

Bedingt durch die Umsetzung der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie durch Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und durch neueste Erkenntnisse des RP Darmstadt zum Vogelschutzgebiet 6217-403, „Hessische Altneckarschlingen“, wurden die Umweltauswirkungen der Ortsumgehung in einem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag neu bewertet. Mit Schreiben vom 25.03.2010 teilte das damalige Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt mit,

dass für die OU Dornheim ein EU-Ausnahmeverfahren beantragt werden soll. Da absehbar war, dass bis zur Beschlussfassung der Regionalversammlung Südhessen über den RPS / RegFNP 2010 das Ergebnis des EU-Ausnahmeverfahrens noch nicht vorliegen würde, war zunächst beabsichtigt, die Ortsumgehung Dornheim unter dem Vorbehalt des Vorliegens der Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG weiterhin als Ziel im Plan zu belassen.

Im Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zeigten sich durch den vorgesehenen Trassenverlauf der Ortsumgehung Dornheim erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Hessische Altneckarschlingen“, wodurch Umplanungen zur Minimierung der Auswirkungen erforderlich wurden. Auf der Arbeitskreissitzung zur Planung der Ortsumgehung Dornheim am 28.06.2010 stellte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt den Trägern Öffentlicher Belange eine gegenüber dem Raumordnungsverfahren geänderte Trassenführung der Ortsumgehung Dornheim vor. Das zunächst angestrebte EU Ausnahmeverfahren wurde daher nicht mehr beantragt, da ein geänderter Trassenverlauf abgestimmt werden sollte, der mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes verträglich ist.

Da nicht mehr an der im ROV 2001 abgestimmten Trasse festgehalten wurde, lag auch kein im Sinne der Raumordnung abgestimmter Trassenverlauf vor, der eine Zielfestlegung im RPS / RegFNP 2010 erlaubt hätte. Die zur Abstimmung vorgeschlagene geänderte Trassenführung war bis dahin noch nicht Gegenstand des Aufstellungsverfahrens des RPS / RegFNP gewesen. Eine Festlegung des geänderten Trassenverlaufs als Ziel der Raumordnung hätte zum damaligen Verfahrensstand des RPS / RegFNP eine Änderung des Plans nach der Auslegung bedeutet und wäre ohne ein erneutes Auslegungsverfahren nicht möglich gewesen. Daher hatte die RVS in ihrer Sitzung am 17.09.2010 zur „Beratung der BE- Beschlussvorschläge zur erneuten Offenlegung und Beschlussfassung“ beschlossen, die OU Groß-Gerau-Dornheim im Zuge der B 44 als Ziel entfallen zu lassen und neu als Planungshinweis aufzunehmen sowie die geplante Trasse aus der Karte herauszunehmen.

Der Vorentwurf, in den die Umplanungen aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag eingeflossen sind, wurde am 30.08.2012 dem BMVBS zum Gesehen-Vermerk vorgelegt. Das BMVBS hat mit dem Gesehen-Vermerk vom 19.02.2013 dem Vorentwurf zugestimmt. Eine vollständige Vermeidung der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Hessische Altneckarschlingen“ ist nach dem Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens jedoch nicht möglich.

3. Berücksichtigung der Maßgaben des ROV

Im Planfeststellungsverfahren ist die Variante 5 die ausgewählte Vorzugsvariante. Sie beginnt nördlich von Dornheim, durchquert das Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft "Hinterlacher Sand", verläuft zwischen dem Golfplatz und dem Wolfskehler Wald, kreuzt die L 3096 und schließt an die bestehende B 44 südlich des vorhandenen Knotenpunktes der B 44 mit der B 26 und L 3096 an und ist um 700 m länger als die Vorzugsvariante 1 des ROV. Da die Ortsumgehung im südlichen Streckenabschnitt einen anderen Verlauf hat, ergeben sich geänderte Anbindungen der neuen OU an

das bestehende Straßennetz. Der Rückbau der nicht mehr benötigten Straßenstrecken der B 44 alt (zwischen dem nördlichen Bauanfang und der Ortslage Dornheim sowie von südlich des bestehenden Knotenpunktes B 44 alt / L 3096 / B 26 bis zum Knotenpunkt B 44 alt / K 158) entspricht der Intention der landesplanerischen Beurteilung, dass nicht mehr benötigte Straßenstrecken zurückgebaut werden sollen.

Nach der Maßgabe 2 der landesplanerischen Beurteilung sollen im Planfeststellungsverfahren für die Belange der Landwirtschaft, insbesondere zur Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und zur Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Nach den Planfeststellungsunterlagen wird zum Ersatz der durch die B 44 - Ortsumgehung Dornheim abgeschnittenen Taunusstraße zur Erschließung der westlich der B 44 - Ortsumgehung Dornheim gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie des zentralen Betriebsstandortes der Hessenwasser GmbH ein neuer Verbindungsweg (entsprechend DWA-A 90420) hergestellt und am Knotenpunkt Nord plangleich an die Ortsumgehung Dornheim angebunden. Zum Ersatz der entfallenen Wirtschaftswegeverbindungen werden parallel zur Ortsumgehung Dornheim neue Wirtschaftswege vorgesehen. Diese werden auf der Westseite der Ortsumgehung Dornheim an das nachgeordnete Straßennetz (K 157 bzw. L 3096) sowie an die bestehende Wirtschaftswegestruktur (insbesondere Taunusstraße) angebunden. Auf der Ostseite der Ortsumgehung werden in Teilbereichen zwischen den Knotenpunkten Nord und Mitte Parallelführungen von Wirtschaftswegen vorgesehen, die an die Ortsdurchfahrt Dornheim im Bereich des Knotenpunktes Nord sowie an das vorhandene Wirtschaftswegebenetz angebunden werden

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. Laut Flächenbilanz des Landschaftspflegerischen Begleitplans belaufen sich die anlagebedingten Flächenbeanspruchungen auf insgesamt ca. 19,6 ha. Dabei handelt es sich um (Voll-)Versiegelung (Fahrbahnflächen, Wirtschaftswege) bislang unversiegelter Flächen in einer Größenordnung von 5,96 ha und um (Neu-)Befestigungen (Teilversiegelung: Schotterwege, Bankette) von 2,7 ha. Zur Fahrbahn kommen noch weitere Flächenbeanspruchungen durch Böschungen (5,29 ha), Mulden (2,2 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 einem Gesamtumfang von 2,25 ha möglich.

Die Trasse durchschneidet eine bislang wenig zerschnittene und gestörte Landschaft und verläuft vollständig im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist daher die Kompensation des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ in der Gemarkung Wallerstädten der Stadt Groß-Gerau für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ analog der Maßgabe 3 des ROV-Abschlusses in einer Flächengröße von 20 ha vorzusehen (s.u.).

In ihren Sitzungen am 10. August 2001 hatten der WVE und der HPA angeregt, die Knotenpunkte als Kreisverkehre einzurichten. Der Anregung wurde gefolgt. Dieses reduziert den Flächenverbrauch der Straßenneubaumaßnahme und schont insofern die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Die neuen Knotenpunkte im Zuge der OU Dornheim werden als vierarmige einstreifige Kreisverkehrsplätze mit einem Außendurchmesser von 45 m ausgebildet. Dieses betrifft den Anschluss der B 44 alt - Dornheim Nord bei Bau-km 0+700 und die Kreuzung der K 57 mit der B 44 neu bei Bau-km 2+298. Bei Bau-km 4+299 wird die B 44 mit der B 26 und der L 3096 verknüpft. Der Knotenpunkt wird ebenfalls als kleiner Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 45 m ausgebildet. Zur Gewährleistung der Befahrbarkeit wird für den Verkehr von Süden nach Osten (B 44 aus Richtung Gernsheim zur in B 26 Richtung Darmstadt) ein Bypass angeordnet.

Zu II. Zulassung der Abweichungen gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 Abs. 3 HLPG von den Zielen des RPS/Reg FNP 2010 „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ und „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“

Die B 44 weist eine Prognosebelastung von bis zu 19.850 Kfz/24h bei einem Schwerlastverkehr von SV 0 rd. 6 % auf. Die Vorzugsvariante des Planfeststellungsverfahrens - Variante 5 mit einer Länge von 5,1 km und einer Querschnittsbreite von 11 m hat laut Unterlagen gegenüber den übrigen Varianten aus umweltfachlicher Sicht die geringsten Raumwiderstände bei nahezu identischer Entlastungswirkung auf die Ortsdurchfahrt von Dornheim. Sämtliche näher untersuchten Varianten befinden sich auf kompletter Länge im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“, im „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ sowie im „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“. Die Auswirkungen auf diese Gebiete sind bei allen Varianten als ähnlich einzuschätzen. Weiterhin wird durch alle Varianten im Bereich des „Hinterlacher Sandes“ in nahezu gleicher Weise ein Altrheinarm als „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ gequert. Aus Sicht der Regionalplanung kann der Entscheidung zur Auswahl der Variante 5 als Vorzugsvariante gefolgt werden.

Für die Variante 5 ist die Zulassung der Abweichungen gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. § 8 Abs. 3 HLPG von den Zielen des RPS/Reg FNP 2010 „Vorranggebiet für Landwirtschaft und „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ erforderlich.

Nach dem Ziel Z10.1-10 hat im „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ die landwirtschaftliche Bodennutzung Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Die vorhabensbedingte Neuversiegelung umfasst rund 7,31 ha, die anlagebedingte Flächenbeanspruchung allerdings insgesamt ca. 19,6 ha. Die Ortsumgehung verläuft durch intensiv bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen, die mit Beregnungsleitungen versorgt werden. Einer Abweichung vom Ziel „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ kann zugestimmt werden, wenn dargelegt wird, dass die Bewirtschaftung der Flächen nach der Realisierung der Ortsumgehung vollumfänglich möglich (Sicherstellung der Wiederherstellung der Beregnungsleitungen und des Wegenetzes) sein wird.

Die Ortsumgehung kann die Grünzugfunktion Siedlungsgliederung, Schutz des Wasserhaushalts und Freiraumerholung beeinträchtigen. Die Ortsumgehung Dornheim verläuft vollständig im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ mit entsprechender o.a. Flächenbeanspruchung. Nach dem Ziel Z4.3-2 darf die Funktion des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung oder der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind in den Regionalen Grünzügen nicht zulässig. Hierzu zählen neben Wohnungsbau- und gewerblicher Nutzung auch Sport- und Freizeiteinrichtungen mit einem hohen Anteil baulicher Anlagen, Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen. Im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ hat jede weitere Siedlungstätigkeit zu unterbleiben. Nach dem Ziel Z4.3-3 sind Abweichungen nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ zugeordnet werden.

Die Gründe des öffentlichen Wohls liegen vor. Die vorhandenen Verkehrsbelastungen auf der Ortsdurchfahrt der B 44 sind als sehr hoch einzustufen und insbesondere einem sehr hohen Anteil an Durchgangsverkehr zuzuschreiben. 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. Im Zuge von Untersuchungen zur Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt Dornheim im Zuge der B 44 wurden auf Basis der Verkehrserhebung von 2007 in der Ortsdurchfahrt Lärmpegel von i. M. 72 bis 73 dB(A) tagsüber und 64 bis 66 dB(A) nachts ermittelt. Die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete nach § 2 der 16. BImSchV werden somit weit überschritten. Eine gemeinschaftliche Nutzung des Straßenraumes und längerer Aufenthalt im Straßenraum ist nicht möglich. 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.

Als Kompensation für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ ist dieser im Einvernehmen mit der Stadt Groß-Gerau südlich von Wallerstädten zum Riedhäuder Wald um 20 ha zu erweitern (Übersichtskarte 1). Der Naturraum ist mit seinen Funktionen identisch.

Mit der Entscheidung zur Kompensation des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ bindet sich die RVS im Rahmen dieser landesplanerischen Stellungnahme, im nächsten neu aufzustellenden Regionalplan die Erweiterung des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ in der Gemarkung Wallerstädten der Stadt Groß-Gerau wie in der Übersichtskarte 1 dargestellt, vorzusehen. In Vorbereitung auf die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens teilte die Kreisstadt Groß-Gerau mit Datum vom 19.06.2013

gegenüber Hessen-Mobil mit, dass an der Erweiterung des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“, wie seinerzeit im ROV bestimmt, festgehalten werden kann. Dem Grundsatz G4.3-4 nachdem die „Vorranggebiete Regionaler Grünzug“ mit den Freiflächenstrukturen im Siedlungsbereich verbunden werden sollen, wird entsprochen.

Zu III. Querung des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ und einer Fernwasserleitung

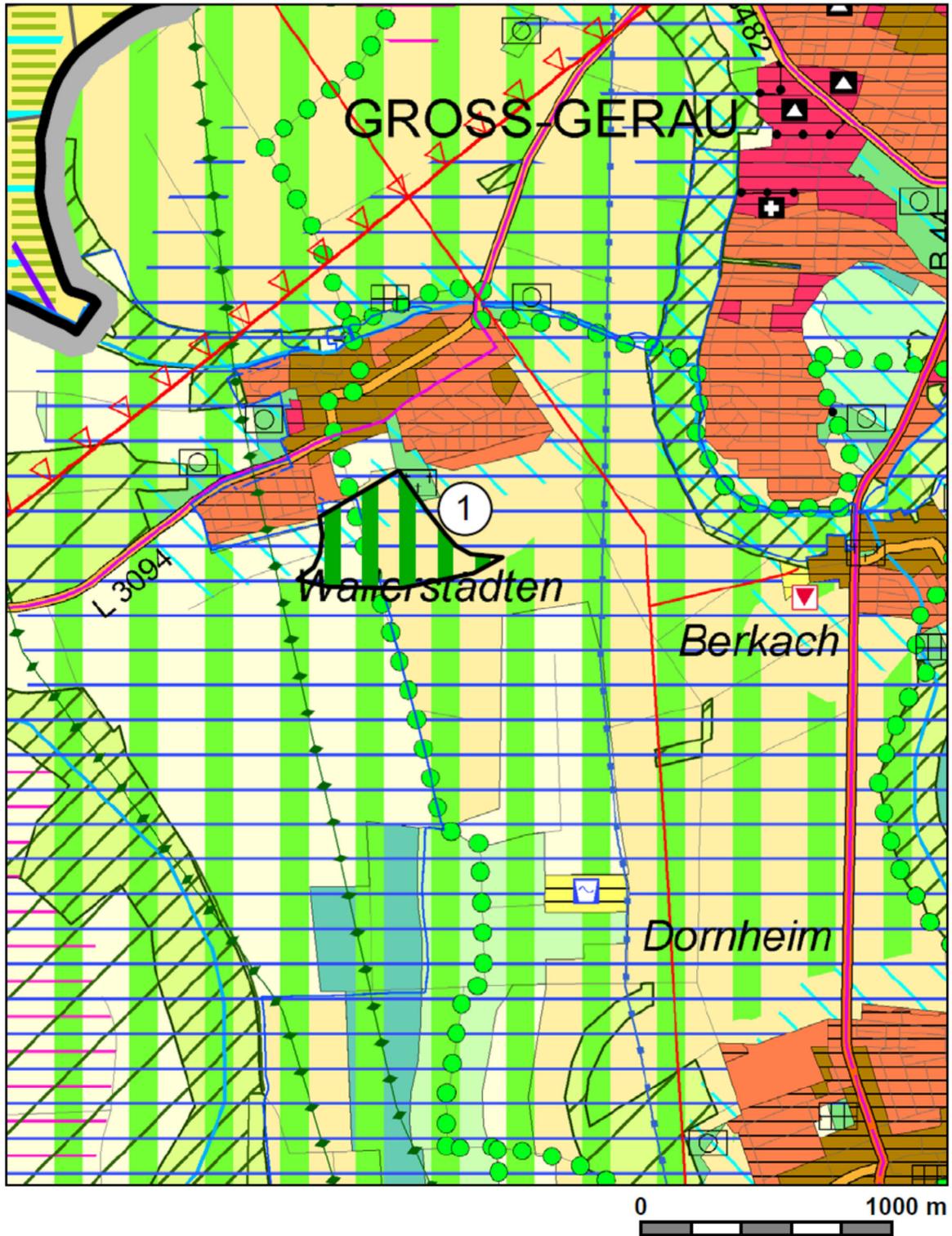
Im „Vorranggebiet für Regionalparkkorridor“ hat die Schaffung und Erhaltung von Grünverbindungen für die Gliederung, Gestaltung und ökologische Verbesserung der Landschaft einschließlich des Fuß- und Radwegenetzes zur Erschließung des Erholungs- und Erlebnisraumes Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungsansprüchen (Ziel Z4.4-3). Nutzungen, die diese Funktionen beeinträchtigen können, sind nicht zulässig. Das „Vorranggebiet für Regionalparkkorridor“ wird durch die Ortsumgehung Dornheim gequert. Die Wegeverbindungsfunktion wird unterbrochen. Östlich der Ortsumgehung ist nach der Unterlage U5 Blatt 4 eine Wendeschleife vorgesehen. Gegen die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ durch die Ortsumgehung bestehen Bedenken, sofern die Wegeverbindungsfunktion unterbrochen wird. Es ist sicherzustellen, dass die Wegeverbindung des „Vorranggebietes für Regionalparkkorridor“ bestehen bleibt oder an anderer Stelle ersetzt wird.

Gegen die Querung der Fernwasserleitung bestehen keine Bedenken.

Zu IV. Verlauf der Ortsumgehung im „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ und im „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“.

Die Vorzugsvariante 5 verläuft innerhalb der Wasserschutzzone III A der Wassergewinnungsanlage „Wasserwerk Dornheim“. Sie reicht nah an die Schutzzone II heran. Gegen den Verlauf der Ortsumgehung im „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ sowie gegen die Querung des „Vorbehaltsgebietes für Natur und Landschaft“ im Bereich des Hinterlacher Sandes bestehen keine Bedenken, wenn die Belange der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes entsprechend berücksichtigt werden.

Übersichtskarte 1



① Erweiterung Vorranggebiet Regionaler Grünzug