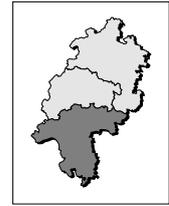


REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Süd Hessen

Nr.: VIII / 83.1

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag : 15.05.2014 (WV) 16.05.2014 (HPA) 23.05.2014 (RVS)	Tagesordnungspunkt : - 1 - - 4 - - 3 -	Anlagen : -1-
---------------------------	--	---	------------------

**Abweichung von den regionalplanerischen Festlegungen des Regionalplans Süd Hessen /
Regionalen Flächennutzungsplans 2010 zugunsten der Ortsumgehung Trebur**

Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Beschluss empfehle ich Ihnen:

**Dem beabsichtigten Abschluss des Abweichungsverfahrens entsprechend der Vorlage
der Oberen Landesplanungsbehörde wird zugestimmt.**

Lindscheid
Regierungspräsidentin

Durchführung des § 8 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG)

Antrag der Gemeinde Trebur auf Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) zugunsten der Ortsumgebung Trebur im Zuge der L 3012 vom 17.01.2014

Entscheidung

I

Gemäß § 8 Abs. 2 HLPG wird die Abweichung von den Zielen des RPS/RegFNP 2010 mit folgenden Maßgaben zugelassen:

1. Im noch durchzuführenden Bebauungsplanverfahren ist die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ auf das notwendige Maß zu beschränken. Hierzu ist zu prüfen, wie die Trassierung einschließlich der Kreisel flächenschonend optimiert werden kann.
2. Im noch durchzuführenden Bebauungsplanverfahren dürfen für die erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen keine „Vorranggebiete für Landwirtschaft“ in Anspruch genommen werden.
3. Eine Flurneuordnung insbesondere zur Regelung der Eigentumsverhältnisse, Optimierung der Ackerschlaggrößen, zur Wahrung der Feldflurfunktionen und Erschließung des Beregnungsnetzes ist aufzugreifen.
4. Für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Forstwirtschaft“ durch das Brückenbauwerk über die Schwarzbachau einschließlich Bau- und Sicherungstreifen sind im forstrechtlichen Genehmigungsverfahren Ersatzaufforstungsmaßnahmen durchzuführen.
5. Als Kompensation für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ wird die Fläche entsprechend der beigefügten Kartenskizze nördlich der Ortslage Trebur bereitgestellt.
6. Im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sind die Belange des vorbeugenden Hochwasserschutzes zu berücksichtigen und der eventuell auftretende Retentionsraumverlust des Schwarzbaches auszugleichen.
7. Zur Sicherung der Kohärenz für die Eingriffe in das Vogelschutzgebiet 6217-403 „Hessische Altneckarschlingen“ sind im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren für den Schwarzspecht habitatoptimierende Maßnahmen vorzusehen.
8. Für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren sind für artenschutzrechtliche Maßnahmen vorgesehene Flächen rechtzeitig zu konkretisieren und dauerhaft rechtlich zu sichern.

Die als Anlage beigefügte Kartenskizze der Übersichtskarte 1 ist Bestandteil dieses Bescheides.

Hinweise:

Für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren ist ein archäologisches Gutachten vorzulegen. Für die im Bereich des Trassenverlaufs der optimierten Variante verlaufenden zwei Radrouten des Kreises Groß-Gerau bzw. Freizeitradrouten des RheinMain-Verkehrsverbundes und des Regionalparks sind die neu entstehenden Querungen mit der geplanten Ortsumgehung (OU) gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) verkehrssicher herzustellen.

In den Stellungnahmen wurden weitere zahlreiche Hinweise für das nachfolgende Bauleitplanverfahren gegeben. Sie sind entsprechend in den nachfolgenden Verfahren zu berücksichtigen, die entsprechenden Stellen sind frühzeitig einzubinden.

Begründung

I

Mit Schreiben vom 17.01.2014 hat die Gemeinde Trebur, Landkreis Groß-Gerau, die Zulassung einer Abweichung von den Zielen des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010 - StAnz. 42/2011 vom 17. Oktober 2011) für eine geplante Ortsumgehung im Zuge der L 3012 für die optimierte Trassenvariante 2 beantragt. Die Gemeinde Trebur legt hierzu einen Abweichungsantrag mit Umweltbericht sowie naturschutzfachliche Untersuchungen und Verkehrsanalyse vor, in dem das geplante Vorhaben ausführlich beschrieben und begründet wird. Da die geplante Trasse das Vogelschutzgebiet 6217- 403 „Hessische Altneckarschlingen“ quert, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung und eine FFH-Ausnahmeprüfung mit „Begründung des öffentlichen Interesses und der Alternativenauswahl sowie Darstellung möglicher Kohärenzmaßnahmen“ erforderlich. Als Teil der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für die optimierte Variante 2 eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit einer Fortschreibung der Prognose auf den Horizont 2020 (Stand Januar 2014), eine schalltechnische Untersuchung sowie eine Luftschadstoffuntersuchung erarbeitet. Des Weiteren liegt ein aktualisierter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vor.

Als weitere Grundlage für die vorliegende Entscheidung wurde darüber hinaus aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen die im Abweichungsantrag überschlägig angegebene landwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme genauer ermittelt sowie eine ergänzende Verkehrsuntersuchung (Stand 03.04.2014) mit Einarbeitung der zu erwartenden Entlastungswirkung der geplanten OU Dornheim im Zuge der B 44 vorgelegt. Hierbei wurde auch die Verkehrsmodellberechnung für den Raum Trebur mit dem großräumigen Verkehrsmodell der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) abgeglichen und differenzierte Angaben zu den Verkehrsstärken im innerörtlichen

Straßennetz Trebur ermittelt. Die teilweise geringeren Belastungswerte auf den klassifizierten Straßen nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 gegenüber der Straßenverkehrszählung 2005 wirken sich nunmehr gegenüber der bisherigen Verkehrsuntersuchung auf die Prognose 2020 stärker aus. Das hat zur Folge, dass in der o. a. ergänzenden Verkehrsuntersuchung etwas geringere Verkehrsstärken des Hauptstraßennetzes in der Prognose 2020 ermittelt wurden als noch im Abweichungsantrag angegeben.

1. Ausgangssituation

Die Landesstraßen L 3012 in Nord-Süd-Richtung sowie die L 3040 in West-Ost-Richtung bilden die Hauptverkehrsstraßen der Kerngemeinde Trebur und weisen hohe Verkehrsbelastungen auf. Beide Straßen verlaufen zusammen durch den zentralen Wohn- und Geschäftsbereich von Trebur. Aufgrund der radialen Führung durch das Zentrum wird das innerörtliche Hauptstraßennetz neben dem auf Trebur selbst bezogenen Verkehr (Quell-/Zielverkehr, ca. 57 %) auch stark von Durchgangsverkehren (ca. 43 %) belastet. Die Durchgangsverkehrsbeziehungen konzentrieren sich auf das benachbarte Rüsselsheim im Norden und den Ortsteil Geinsheim sowie Riedstadt im Süden.

Das hohe Verkehrsaufkommen kann in den teilweise sehr engen Straßenabschnitten (Groß-Gerauer Straße, Rüsselsheimer Straße-Süd) sowie im zentralen Einkaufsbereich der Hauptstraße nicht verträglich abgewickelt werden. Unter Beachtung der Richtlinien für Landesstraßen wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der engen Groß-Gerauer Straße eine Tempobeschränkung auf 30 km/h angeordnet. In der ebenfalls recht beengten Rüsselsheimer Straße wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für LKW angeordnet. Beide Maßnahmen bewirken jedoch keine maßgebliche Reduzierung der Verkehrsmengen.

Im Jahr 2020 ist die Verkehrsbelastung in Trebur nach der Verkehrsuntersuchung vom April 2014 unter Berücksichtigung der OU Dornheim im Zuge der B 44 und weiteren Straßenbaumaßnahmen sowie demografischer und siedlungsstruktureller Faktoren mit bis zu 10.460 Kfz/24 am nördlichen Ortseingang, Rüsselsheimer Straße und 9.930 Kfz/24 in der Rüsselsheimer Straße-Süd sowie 11.680 Kfz/24 Std in der Hauptstraße prognostiziert.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und zur Reduzierung der Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Hauptgeschäftsbereich strebt die Gemeinde Trebur eine deutliche Entlastung des Hauptstraßennetzes in der Ortsdurchfahrt an. Der wesentliche Anteil des Durchgangsverkehrs soll auf eine Tangente außerhalb des Ortes verlagert werden. Dieses ermöglicht Potenziale für die Ortsentwicklung und eine verbesserte Erschließung der Gemeinde.

Die Ortsumgehung Trebur im Zuge der L 3012 ist 2006 in das Planungsprogramm „Kommunales Interessenmodell I“ (KIM I) des Landes aufgenommen worden. Das Baurecht für die Ortsumgehung in der Trassenführung der optimierten Variante 2 möchte die Gemeinde Trebur über einen planfeststellungersetzenden Bebauungsplan erwirken.

Hierfür ist im Parallelverfahren auch der Flächennutzungsplan zu ändern. Im Regionalplan Südhessen 2000 war die OU Trebur als Planungshinweis enthalten. Da zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP 2010) kein abgestimmter Trassenverlauf vorlag, konnte die OU Trebur im Zuge der L 3012 nicht als Ziel aufgenommen werden, so dass sie weiterhin als Planungshinweis enthalten ist.

2. Bisheriges Verfahren

Im Jahr 2009 wurde von der Gemeinde Trebur für eine Ortsumgehung erstmalig die Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 beantragt. Die Führung der Ortsumgehung Trebur wurde in fünf Trassenvarianten entworfen und untersucht. Die Erarbeitung der Trassenvarianten für die mit den relativ geringsten Umweltbelastungen verbundenen Linienführungen erfolgte in einem Rückkopplungsprozess hinsichtlich der straßentechnischen und ökologischen Belange. Da unter gesamtumweltfachlichen Gesichtspunkten die Varianten 4 und 4.1 die günstigsten Varianten darstellten, wurde schließlich für die Variante 4 die Abweichung beantragt und zur Beschlussfassung vorgeschlagen.

Im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Energie (WVE) wurde die Beschlussfassung zurückgestellt, mit der Maßgabe an die Gemeinde Trebur, eine optimierte Variante 2 gemäß der Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau näher zu untersuchen. Eine optimierte Trassenführung soll den Flächenverlust in den Schutzgebieten, aber auch bei den landwirtschaftlichen Flächen, so gering wie möglich halten.

Daraufhin wurde die Variante 2 als sogenannte „optimierte Variante 2“ so modifiziert, dass sie möglichst rechtwinklig über den Schwarzbach führt. Diese Führung reduziert zum einen den Flächenverbrauch im Vogelschutzgebiet „Hessische Altneckarschlingen“ und zum anderen den Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche gegenüber der Variante 4. Des Weiteren wurden die Unterlagen gegenüber dem Abweichungsantrag aus dem Jahr 2009 aufgrund neuer fachlicher Erkenntnisse und Gesetzesgrundlagen überarbeitet. In diesem Zusammenhang sind besonders die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von 2010 sowie die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes 2010 im Hinblick auf den gesetzlichen Artenschutz zu nennen. Während die Untersuchungen zum Abweichungsantrag 2009 noch davon ausgingen, dass die Varianten 4 und 4.1 ohne eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes realisierbar sind, konnte diese Bewertung nach den aktuelleren Gutachten nicht mehr aufrecht erhalten werden.

3. Abweichungsantrag für die optimierte Variante 2

Im Vergleich mit den anderen Varianten ist der Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche und damit die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ bei der optimierten Variante 2 am geringsten. Die naturschutzfachliche Neubewertung aller Trassenvarianten führte ebenfalls zum Ergebnis, dass sich „die optimierte Variante 2“ als vorteilhafteste

Variante darstellt. Infolgedessen wird nun für diese „optimierte Variante 2“ die Abweichung beantragt.

Die Ortsumgehung beginnt auf der L 3012 südlich der Ortslage von Trebur und verläuft in nordöstlicher Richtung zur L 3040, die dort durch einen Kreisverkehrsplatz angebunden wird. Von dort verläuft sie weiter nördlich wieder zur L 3012 im Bereich nördlich des Annenhofes. Die Trassenlänge beträgt ca. 3,5 km.

Im RPS/RegFNP 2010 ist der Trassenverlauf für die geplante Ortsumgehung wie folgt festgelegt:

- Vorranggebiet für Landwirtschaft
- Vorranggebiet für Forstwirtschaft
- Vorranggebiet Regionaler Grünzug
- Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz
- Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung
- Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen
- Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft
- Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft.

Die Vorranggebietsfestlegungen stehen bis auf das „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung“, das auch Straßen zur Erschließung der gewerblichen Baufläche erlaubt, als regionalplanerische Ziele der geplanten Ortsumgehung entgegen.

Für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ von knapp 4 ha bietet die Gemeinde Trebur eine 5 ha große Kompensationsfläche im Norden der Kerngemeinde an. Für die geplante Kompensationsfläche treffen die im Kapitel 4.3 „Regionaler Grünzug“ des RPS/RegFNP 2010 genannten Voraussetzungen - nämlich die Zuordnung von Flächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion im selben Naturraum - zu.

II.

Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 8 Abs. 2 Satz 2 HLPG wurden folgende Anregungen und Bedenken vorgebracht:

Die **Städte Rüsselsheim und Ginsheim-Gustavsburg**, die **Kreisstadt Groß-Gerau**, die **Gemeinden Bischofsheim und Nauheim**, die **Industrie- und Handelskammer Darmstadt**, die **Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main**, sowie **Hessen Mobil Darmstadt** haben keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen. **Hessen Mobil Darmstadt** weist zudem darauf hin, dass die weitere Planung von der Gemeinde im Einvernehmen mit Hessen Mobil erstellt wird. Die **Stadt Riedstadt** nimmt den Antrag zustimmend zur Kenntnis. **Das Polizeipräsidium Südhessen, Polizeidirektion Groß-Gerau** befürwortet die Planung. Der **Kreis Groß-Gerau** weist darauf hin, dass die optimierte Variante 2 als vergleichsweise

günstigste Trasse fachlich nachvollziehbar herausgearbeitet wurde. Keine Stellungnahme abgegeben hat die **lokale Nahverkehrsgesellschaft des Kreises Groß-Gerau**.

Von Seiten der Dezernate **III 31.2 - Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, III 33.1 - Straßen- und Schienenverkehr, IV/Da 41.2 - Oberflächengewässer und IV/Wi 44 - Bergaufsicht** wurden keine Bedenken vorgetragen.

Stellungnahmen zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Das **Dezernat V 51.1 - Landwirtschaft, Fischerei und internationaler Artenschutz** als Obere Landwirtschaftsbehörde führt in seiner Stellungnahme aus, dass das Plangebiet im RPS/RegFNP 2010 als „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ ausgewiesen und daher besonders zu schützen ist. Die hochwertigen Ackerflächen mit einer hohen Nutzungseignung für die landwirtschaftliche Produktion sind im „Landwirtschaftlichen Fachplan Südhessen“ (LFS) in der höchsten Wertigkeitsstufe 1a aufgeführt. Die gut erschlossenen und berechnungsfähigen und damit ertragreichen Flächen lassen den Anbau von anspruchsvollsten Kulturen zu, dessen Deckungsbeitragsniveau weit über dem Landesdurchschnitt liegt. Im Planungsgebiet übersteigt die Nachfrage nach Pachtflächen das Angebot bei weitem. Der Standort besitzt eine unmittelbare Marktnähe zu den großen Verbraucherzentren. Im Sinne einer Nahversorgung mit regionalen landwirtschaftlichen Produkten „aus der Region für die Region“ stellt das Vorhaben eine bedeutende Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen dar.

Bedenken gegen den vorgelegten Antrag der Gemeinde Trebur, kann die Obere Landwirtschaftsbehörde **aber zurückstellen**, wenn in den nachfolgenden Verfahren eine flächenschonende Optimierung der Trassenführung vorgenommen, die Betroffenheit der Hofstellen im Nahbereich der Trassierung ermittelt und Regelungen zu dieser Betroffenheit (Erschließung der landwirtschaftlichen Wege- und Beregnungsnetzes) getroffen werden. Des Weiteren können die Bedenken zurückgestellt werden, wenn in den nachfolgenden Verfahren eine genaue Bilanzierung von landwirtschaftlichen Flächen, eine Betroffenheitsanalyse zum Flächenverlust der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe erfolgt sowie zur Wiederherstellung bzw. Optimierung der agrarstrukturellen Verhältnisse und zur effektiven Umsetzung der Kompensation eine Flurneuordnung durchgeführt wird. In den nachfolgenden Verfahren sollen die naturschutzfachlichen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen zwischen den betroffenen Fachbehörden und insbesondere mit dem Amt für den ländlichen Raum, den Vertretern des landwirtschaftlichen Berufsstandes, der Flurneuordnungsbehörde und der Abteilung Landwirtschaft, Weinbau, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz des Regierungspräsidiums frühzeitig abgestimmt werden.

Der **Landkreis Darmstadt-Dieburg - Hauptabteilung Ländlicher Raum**, der **Regionalbauernverband Starkenburg**, der **Bauernverband Trebur**, der **Gebietsagrar Ausschuss** lehnen die Ortsumgehung Trebur wegen der Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Flächen ab. Sie weisen auf die gute Bodenqualität und die umfassende Beregnungsfähigkeit hin. Der **Landkreis Darmstadt-Dieburg - Hauptabteilung Ländlicher Raum sowie der Gebietsagrar Ausschuss** weisen zudem darauf hin, dass auf einem Teil dieser Flächen landwirtschaftliche Sonderkulturen sowie Heil- und

Gewürzpflanzen angebaut werden, die nach dem Grundsatz 10.1-6 des RPS/RegFNP 2010 besonders zu schützen sind.

Des Weiteren tragen der **Landkreis Darmstadt-Dieburg - Hauptabteilung Ländlicher Raum**, der **Regionalbauernverband Starkenburg** und der **Bauernverband Trebur** vor, dass in Trebur seitens der landwirtschaftlichen Betriebe eine enorme Nachfrage nach landwirtschaftlich nutzbaren Flächen bestehe und auch aufgrund anderer regionalplanerischer Festlegungen im RPS/RegFNP 2010 Verluste an landwirtschaftlichen Flächen durch umfangreiche „Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten, Planung“ und durch „Vorranggebiete Industrie und Gewerbe Planung“, hinzunehmen seien.

Aus Sicht **der vorgenannten Vertreter der landwirtschaftlichen Belange** sowie des **Gebietsagrarausschusses** werden die Belange der Landwirtschaft erheblich beeinträchtigt und der in den Antragsunterlagen dargelegte Flächenbedarf für die Straße von 3,5 ha landwirtschaftlicher Fläche als zu gering angesetzt, bewertet. Aus ihrer Sicht seien die Antragsunterlagen hinsichtlich des tatsächlichen Flächenbedarfs des Vorhabens unvollständig und um eine Ermittlung des voraussichtlichen Verlustes an landwirtschaftlicher Nutzfläche (wie beispielsweise für Straßenbau, Entwässerungseinrichtungen, erhöhten Erschließungsaufwand landwirtschaftlicher Nutzflächen, Bedarf an naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen) zu ergänzen.

Der **Gebietsagrarausschuss** fordert eine Berücksichtigung der Feldflurfunktionen im Sinne des Landwirtschaftlichen Fachplans Südhessen. Des Weiteren tragen der **Landkreis Darmstadt-Dieburg - Hauptabteilung Ländlicher Raum**, der **Regionalbauernverband Starkenburg**, der **Bauernverband Trebur** sowie der **Gebietsagrarausschuss** vor, dass der Bau der Ortsumgehung landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährden könne. Den Hinweis auf eine mögliche Existenzgefährdung durch Inanspruchnahme von Flächen haben ebenfalls **zwei Eigentümer landwirtschaftlicher Betriebe** und der **Verein „Trewwerer Bunte Hunde“** vorgebracht.

Das **Amt für Bodenmanagement Heppenheim** erkennt an, dass die Auswahl der optimierten Variante 2 im Vergleich aller Varianten zu einem geringeren landwirtschaftlichen Flächenverlust beiträgt. Es bittet zur weiteren Minimierung des Flächenverbrauchs um Prüfung, ob die Kreisel zur Anbindung der Ortsumgehung an die L 3012 auf die derzeitigen Feldwegeeinmündungen verlegt werden können. Auch der **Landkreis Darmstadt-Dieburg Hauptabteilung Ländlicher Raum** und der **Gebietsagrarausschuss** bitten in die Abweichungsentscheidung den Grundsatz aufzunehmen, dass bei Planung der detaillierten Trassenführung, Optimierungen zu Gunsten der Belange der Landwirtschaft vorzunehmen sind.

Stellungnahmen zur Prüfung von Planungsalternativen

Der **Landkreis Darmstadt-Dieburg - Hauptabteilung Ländlicher Raum**, der **Bauernverband Trebur**, der **Gebietsagrarausschuss** sowie die **privaten Stellungnehmer** bitten zum Schutz der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen um Prüfung von Planungsalternativen, wie z. B. innerörtliche Alternativen der Verkehrslenkung bzw. inner-

örtliche Verkehrslenkung in Kombination mit einer kleineren Süd-Ost Umgehung. Sie stellen die Ortsumgehung in Gänze in Frage und bitten vor diesem Hintergrund die erwartete Entlastungswirkung der OU Dornheim in Zuge der B 44 einzubeziehen sowie Hessen-Mobil in die Planung einzubinden.

Das **Polizeipräsidium Südhessen, Polizeidirektion Groß-Gerau** sieht die Notwendigkeit einer Ortsumgehungsstraße in Trebur gegeben und spricht sich für eine ortsnahe Trassenführung aus. Nach der Bewertung der Polizeidirektion seien sowohl eine kleine Südost-Umgehung als auch eine weiträumige große Ostumgehung nicht sinnvoll, da diese Varianten nicht zu einer erheblichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Trebur führen würden. Die kleine Ortsumgehung laufe zudem Gefahr, von den Verkehrsteilnehmern, die in Richtung Rüsselsheim/BAB A 60 fahren wollen, nicht angenommen zu werden, da hier ein vermeintlicher Umweg über Nauheim genommen werden müsse.

Stellungnahmen zur Inanspruchnahme von Waldflächen

Das **Forstamt Groß-Gerau** als Untere Forstbehörde bemängelt die Waldinanspruchnahme. Aus seiner Sicht wird in der Planung dem Ziel **Z10.2-12** des RPS/RegFNP 2010 zur Walderhaltung sowie zur Vermeidung von weiteren Waldzerschneidungslinien in dem von massiven Waldinanspruchnahmen betroffenen Landkreis Groß-Gerau nicht ausreichend Rechnung getragen, da **eine Prüfung von Trassenvarianten**, die keine Waldinanspruchnahme vorsehen, nicht vorgenommen wurde. Für die Waldinanspruchnahme ist in der weiteren Planung ein forstrechtliches Genehmigungsverfahren mit detaillierten Angaben zur in Anspruch genommenen Waldfläche sowie zu Ersatzaufforstungsflächen vorzulegen.

In seiner Stellungnahme weist das **Dez. V 52 - Forsten**, Obere Forstbehörde darauf hin, dass im RPS/RegFNP 2010 nach dem Ziel **Z10.2-12** die Walderhaltung Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen hat. Unter der Annahme, dass eine Realisierung der OU Trebur gänzlich ohne Waldinanspruchnahme nicht möglich ist, werden keine Bedenken gegen die Zulassung der Abweichung vorgetragen. Im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sollen die Waldverluste detailliert dargestellt werden und durch flächengleiche Ersatzaufforstungen, möglichst im gleichen Naturraum ausgeglichen werden. Das Dezernat weist zudem darauf hin, dass im Rahmen der Realisierung der Maßnahme für die Inanspruchnahme der Waldflächen ein forstrechtliches Verfahren durchzuführen ist.

Stellungnahmen zur Lage im „Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz“

Die **Untere Wasserbehörde** des Kreises Groß-Gerau trägt keine Bedenken vor. Das **Dez. IV/Da 41.2 - Oberflächengewässer** hat ebenfalls keine Bedenken gegen die Ortsumgehung und weist lediglich auf die Lage innerhalb eines überschwemmungsgefährdeten Gebietes hin. Der Hochwasserrisikomanagementplan für den Rhein befindet sich in Aufstellung. Bei einem Hochwasserereignis für das ein Hochwasserabfluss von $1,3 \times HQ_{100}$ zugrunde gelegt wird, kann es zu Überschwemmungen hinter den Rheinwinterdeichen kommen. Die Ortsumgehung liegt innerhalb eines solchen überschwemmungsgefährdeten Gebietes im Sinne des § 46 Abs. 2 HWG. Bei Versagen eines Deiches könne das Gebiet überschwemmt werden.

Zudem solle vor dem Hintergrund des Ziels Z6.2.8 zur Vorhaltung ausreichenden Raumes entlang der Fließgewässer, der mit dem Vorhaben ggf. verbundene Auenverlust auf ein unumgängliches Maß beschränkt werden.

Stellungnahmen zu naturschutzfachlichen Belangen

Die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Groß-Gerau trägt keine Bedenken vor. Das Dez. V 53.1 als Obere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass gegenüber dem Antrag auf Abweichung aus dem Jahr 2009 die Unterlagen aufgrund neuer fachlicher Erkenntnisse und Gesetzesgrundlagen umfassend überarbeitet wurden.

FFH-Verträglichkeitsprüfung und FFH-Ausnahme

Die geplante Ostumgehung quert das Vogelschutzgebiet (VSG) 6217-403 „Hessische Altneckarschlingen“. Aus diesem Grund war eine **FFH-Verträglichkeitsprüfung** (FFH-VP) durchzuführen. Diese hat ergeben, dass die „optimierte Variante 2“ mit erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraums des Schwarzspechts verbunden ist. Das Vorhaben ist damit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG naturschutzrechtlich unzulässig. Vor der Zulassung der regionalplanerischen Abweichung ist daher eine naturschutzrechtliche Entscheidung über eine Ausnahme vom FFH-Gebietsschutz nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zu treffen. Hierbei ist zu prüfen, ob zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, gegeben sind. Zudem sind die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses darzulegen, die für das Projekt sprechen und die die Belange des Naturschutzes überwiegen müssen.

Es wurden mehrere Trassenvarianten geprüft. Alle sechs geprüften Varianten (1, 2, „optimierte Variante 2“, 3, 4, 5) führen zu erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Arten des Schutzgebietes (Schwarzspecht, Schwarzmilan, Neuntöter, Grauammer, Blau-, Braun- und Schwarzkehlchen). Im Vergleich führt keine Variante zu geringeren Beeinträchtigungen im Vogelschutzgebiet als die beantragte „optimierte Variante 2“.

Der zu erwartenden Verkehrs- und Lärmentlastung im Ortskern Trebur stehen der teilweise Verlust und die Störung des Lebensraums des Schwarzspechts gegenüber. Dieses lässt sich durch geeignete Maßnahmen jedoch soweit kompensieren, dass der Lebensraum sich in seiner Eignung und Tragfähigkeit nicht verschlechtert, zumal der Erhaltungszustand des Schwarzspechts gut ist. Vor diesem Hintergrund kann seitens der Oberen Naturschutzbehörde der Abwägung zwischen den Gemeinwohlinteressen und den Belangen des Schutzgebietes zugunsten der Ortsumgehung gefolgt werden.

Aus der naturschutzrechtlichen Sicht der Oberen Naturschutzbehörde liegen für den vorliegenden Antrag mit dem Fehlen einer zumutbaren, verträglicheren Alternative, dem Vorhandensein zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und der Vorsehung geeigneter Kohärenzmaßnahmen die Voraussetzungen für die Zulassung einer FFH-Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG vor.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände

Von dem Vorhaben ist die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Zauneidechse betroffen. Aus dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag geht hervor, dass für die Zauneidechse auch unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (Fang und Umsiedlung) mit einer möglichen Gefährdung einzelner Individuen durch baubedingte Eingriffe zu rechnen ist. Es wird daher von einer Erfüllung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgegangen.

Vor der Zulassung des Vorhabens ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich. Diese kann erteilt werden, da die dafür erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, es keine zumutbaren Alternativen gibt und der Erhaltungszustand der Zauneidechsenpopulation sich aufgrund der im Gutachten vorgesehenen Maßnahmen nicht verschlechtert.

Für die übrigen im Wirkungsbereich der Trasse vorkommenden geschützten Arten werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht erfüllt bzw. bei Feldhamster, Fledermäusen, Eisvogel, Haubenlerche, Kleinspecht, Kuckuck, Schwarzmilan, Steinkauz, Trauerschnäpper, Wacholderdrossel, Wachtel und Waldohreule werden diese Verbotstatbestände bei Realisierung entsprechender Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen nicht erfüllt.

Die Obere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass die Flächen, die für die Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vorgesehen sind, auf der nachfolgenden Ebene des Bebauungsplans zu konkretisieren und dauerhaft rechtlich zu sichern sind. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) für Fledermäuse, Zauneidechse und Haubenlerche müssen zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits wirksam sein.

III.

Die beantragte Abweichung von den Zielen der Raumordnung kann mit Maßgaben zugelassen werden.

Eine Abweichungszulassung ist erforderlich, da die geplante Ortsumgehung in der Trassenführung der optimierten Variante 2 im Widerspruch zu den im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Zielen „Vorranggebiet für Landwirtschaft“, „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“, „Vorranggebiet vorbeugender Hochwasserschutz“ sowie „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ steht.

Gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 HLPG kann eine Abweichung vom Regionalplan zugelassen werden, wenn sie unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Im Rahmen der Ermessensausübung werden die maßgeblichen Ziele des RPS/RegFNP 2010, des LEP Hessen 2000, die Antragsbegründung, die im Rahmen des Verfahrens eingegangenen Stellungnahmen sowie

die aufgrund der Stellungnahmen vorgelegten ergänzenden Unterlagen in die Abwägung eingestellt.

1. Die Zulassung der Abweichung mit Maßgaben ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar.
2. Die Grundzüge der Raumordnung sind nicht berührt.
3. Die Zulassung der Abweichung ist unter Würdigung der vorgebrachten Bedenken ermessensfehlerfrei.

Zu 1.

Die beantragte Abweichung ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 HLPG vertretbar.

Raumordnerische Vertretbarkeit ist zu bejahen, wenn das Ergebnis der Abweichungszulassung, die Planung einer Ortsumgehung Trebur in Form der optimierten Variante 2 Gegenstand einer entsprechenden planerischen Festlegung sein könnte, also wenn bei der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplanes eine Ortsumgehung in der vorgesehenen Trassenführung abwägungsfehlerfrei festgelegt werden könnte.

Dies ist der Fall: Nach dem Ziel des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP 2000) zum Straßenverkehr haben bei Baumaßnahmen an Landesstraßen „diejenigen Maßnahmen grundsätzlich Vorrang, die verkehrliche Belastungen verringern und die Verkehrssicherheit erhöhen.“ Die Ortsumgehung Trebur im Zuge der L 3012 ist als vordringliches Vorhaben im Planungsprogramm des Landes für den Bau von Ortsumgehungen im Kommunalen Interessenmodell I enthalten.

Die Kerngemeinde Trebur liegt im Schnittpunkt zweier hochbelasteter Landesstraßen, der L 3012 in Nord-Süd-Richtung und der L 3040 in Ost-West-Richtung. Der Verkehr konzentriert sich stark auf die vormittägliche und nachmittägliche Hauptverkehrszeit. Die während der Spitzenstunden auftretenden Verkehre sind dabei sehr stark richtungsgeprägt, und zwar morgens in Richtung Rüsselsheim und nachmittags in Richtung Geinsheim. Die ermittelten Verkehrsbelastungen auf der L 3012 sind hinsichtlich der städtebaulichen Verträglichkeit als kritisch anzusehen. Sie führen zu einer erheblichen Trennwirkung insbesondere für querende Fußgänger und Radfahrer während der Hauptverkehrszeiten. Insbesondere die engen Straßenquerschnitte mit dichter angrenzender Wohnbebauung (z.B. Rüsselsheimer Straße/Hauptstraße) führen zu einer Beeinträchtigung der Anwohner durch Lärm, Luftschadstoffen und Erschütterungen. Die bereits umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Einfahrtsverbote für den Schwerverkehr > 7,5 Tonnen führen allein noch nicht zu den gewünschten Verkehrsreduzierungen im Ortskernbereich von Trebur. Die Verkehrsmodellberechnungen haben auch unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen der geplanten Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 ergeben, dass eine wirksame Entlastung der L 3012 und der L 3040 in der Ortsdurchfahrt Trebur nur durch den Bau einer Umgehungsstraße möglich ist. Den höchsten Entlastungseffekt weist die ortsnahe

geführte Variante einer großen Umgehung auf. Die Entlastungen im Ortskern Trebur liegen gegenüber dem Prognose-Nullfall bei 40 - 45 %.

Im o.a. Ziel des LEP 2000 ist zudem festgelegt, dass regionalbedeutsame Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen als Planungshinweise aufzunehmen sind, sofern der planerische Fortschritt zur Ausweisung als abgestimmte Planung in den Regionalplänen noch nicht erreicht ist. Da zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über den RPS/RegFNP 2010 die Streckenführung für die geplante Ortsumgehung noch nicht abgestimmt vorlag, ist die Ortsumgehung Trebur im Zuge der L 3012/L 3040 entsprechend als Planungshinweis aufgenommen worden. Die im Rahmen des Abweichungsantrags erstellten Gutachten und erarbeiteten Unterlagen führen unter raumordnerischen Gesichtspunkten zum Ergebnis, dass die optimierte Variante 2 im Vergleich zu den anderen Varianten der Vorzug zu geben ist. Wären die Gutachten im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplanes zur Findung der Trasse erstellt worden, wäre ebenfalls die optimierte Variante 2 auszuwählen gewesen. Die optimierte Variante 2 vermeidet durch einen ortsnahen Verlauf sowie durch Inanspruchnahme eines im RPS/RegFNP 2010 festgelegten „Vorranggebietes Industrie und Gewerbe Planung“ Zerschneidungseffekte und nimmt im Vergleich zu den anderen Varianten am wenigsten Flächen des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ sowie des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ in Anspruch. Gegenüber der im Abweichungsverfahren 2009 beantragten Variante 4 wird zwar stärker in das „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ eingegriffen, dieses ist aber zu rechtfertigen, da bei der Variante 2 die Beeinträchtigungen des Natura-2000 Gebietes geringer sind und für diese Variante ein FFH-Ausnahmeverfahren durchgeführt werden konnte.

Nach der Begründung des LEP 2000 zum Straßenverkehr sollen Zerschneidungseffekte bei der Planung von Ortsumgehungen begrenzt werden. Nach dem Grund G5.2-4 des RPS/RegFNP 2010 sollen bei der Planung von Ortsumgehungen neben den verkehrlichen Erfordernissen Aspekte des Lärmschutzes, Wechselwirkungen mit der Siedlungsstruktur sowie die Vermeidung von Zerschneidungseffekten und die Verringerung der Flächeninanspruchnahme z.B. durch ortsnaher Trassierungen berücksichtigt werden. Der Trassenverlauf der optimierten Variante 2 entspricht dem o. a. Grundsatz des RPS/RegFNP 2010. Durch die ortsnaher Führung der optimierten Variante 2 werden Zerschneidungseffekte soweit wie möglich vermieden und die Flächeninanspruchnahme verringert. Die geplante Ortsumgehung berücksichtigt bestehende siedlungsstrukturelle Zusammenhänge und Planungen. Sie ermöglicht auch eine flächensparende Anbindung an das in Trebur im RPS/RegFNP 2010 festgelegte „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe Planung“ und eine bessere Erschließung des bestehenden „Vorranggebietes Industrie und Gewerbe, Bestand“ sowie des „Vorranggebietes Industrie und Gewerbe, Planung“ im Ortsteil Geinsheim.

Zu 2.

Die Zulassung der Abweichung mit Maßgaben berührt nicht die Grundzüge des Regionalplans im Sinne des § 6 Abs. 2 ROG.

Grundzüge des Regionalplans liegen vor, wenn die planerische Festlegung und / oder die textliche Fassung von Zielen eine raumordnerische Grundkonzeption zum Ausdruck bringt. Die textliche Fassung der Ziele Z10.1-10 zum „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ und Z10-2-12 zum „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ begründen den Vorrang der vorrangigen Nutzung, hier Landwirtschaft und Forstwirtschaft. Sie schließen Abweichungen vom Ziel nicht aus.

Die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Forstwirtschaft“ auf einer Länge von unter 100 Meter ist gering und eher hinsichtlich der Zerschneidungswirkung zu bewerten.

Die geplante Ortsumgehung in der optimierten Variante 2 mit einer Trassenlänge von ca. 3,5 km ist im Vergleich mit den anderen Varianten hinsichtlich der Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ optimiert. Die Trasse verläuft ca. auf 3 km im „Vorranggebiet für Landwirtschaft“. Der Trassenverlauf ist kürzer als bei der im Abweichungsantrag von 2009 vorgeschlagenen Variante und reduziert die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ zudem durch die Verschiebung in ein „Vorranggebiet für Gewerbe und Industrie, Planung“. Es werden ca. 6 - 7 ha „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme berührt die Grundzüge des Regionalplans im Sinne des § 6 Abs. 2 ROG nicht. Auf der Ebene dieser Zielabweichungsentscheidung erfolgt eine dem Maßstab des Regionalplans von 1:100.000 entsprechende Festlegung der Linienführung der geplanten Ortsumgehung, Aussagen zur konkreten Flächeninanspruchnahme einschließlich der Festsetzungen von Ausgleich- und Ersatzflächen bleibt dem nachfolgenden Bauleitplanverfahren vorbehalten. Die im RPS/RegFNP 2010 zum Ausdruck gebrachte Raumordnung wird durch die geplante Ortsumgehung nicht beeinträchtigt.

Im Ziel Z6.3-12 zum „Vorranggebiet für Vorbeugendem Hochwasserschutz“ ist die Sicherung der Überschwemmungsgebiete der Gewässer und der Retentionsräume sowie die Sicherung des Hochwasserabflusses bzw. dem Freihalten stark überflutungsgefährdeter Bereiche hinter Schutzeinrichtungen der Zweck des Vorranges. In „Vorranggebieten für Vorbeugendem Hochwasserschutz“ sind Planungen und Maßnahmen, die die Funktion als Hochwasserabfluss- oder Retentionsraum beeinträchtigen bzw. den Oberflächenabfluss erhöhen/beschleunigen (z.B. Bebauung/Versiegelung und Aufschüttungen), unzulässig. Eine ausnahmsweise Inanspruchnahme durch raumbedeutsame Planungen ist nur aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls möglich. Die geplante ortsnahe Umgehung in der optimierten Variante 2 soll die Ortsdurchfahrt Trebur entlasten und zur Funktionsfähigkeit des Ortskerns beitragen und dient somit dem Allgemeinwohl. Im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren sind die Belange des vorbeugenden Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Die geplante Ortsumgehung verläuft im südlichen Abschnitt im „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ und nimmt davon ca. 4 ha in Anspruch. 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 in Trebur sind als sehr hoch einzustufen und insbesondere einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr zuzuschreiben. Als Kompensation für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ soll dieser nördlich der Ortslage Trebur in Erweiterung des bestehenden Grünzuges in einer Größenordnung von 5 ha bereit gestellt werden. Der Naturraum ist mit seinen Funktionen identisch.

Zu 3.

Die Prüfung kommt hinsichtlich der jeweiligen Ziele und unter Würdigung der vorgetragenen Bedenken zu folgendem Ergebnis:

„Vorranggebiet für Landwirtschaft“

Da im Rahmen der Beteiligung zu dieser Abweichungsentscheidung Bedenken zu der im Abweichungsantrag überschlägig angegebenen landwirtschaftlichen Flächeninanspruchnahme von 3,5 ha sowie zur Verkehrsuntersuchung vorgetragen wurden, wurde von der Gemeinde Trebur unter Beratung von Hessen Mobil die Berechnung der Flächeninanspruchnahme konkretisiert sowie die Verkehrsuntersuchung mit Datum vom 03.04.2014 ergänzt.

Im Abweichungsantrag wurde die landwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme überschlägig mit 3,5 ha angegeben und bezog sich auf eine Straßenlänge von 3,5 km und eine Straßenbreite von 10 m. Nach Beratung durch Hessen Mobil ist unter Hinzurechnung von Nebenflächen bei einem üblichen Regelquerschnitt für Landesstraßen von Q 9,5 m bis Q 10,0 m von einer Breite von ca. 20 m auszugehen, so dass die landwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme überschlägig auf rund 7 ha korrigiert wurde. Der überwiegende Teil der potentiellen Ortsumgehungsfläche wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Ein Großteil ist dementsprechend im RPS/RegFNP 2010 als „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ ausgewiesen, ein weiterer Teil ist aber bereits planerisch als „Vorranggebiet für Gewerbe und Industrie, Planung“ und damit für eine Siedlungsentwicklung vorgesehen.

Durch die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ für die geplante Ortsumgehung ist nachweislich kein Eigentümer oder Pächter in seiner Existenz bedroht. Aufgrund unterschiedlicher Bewirtschafter entfallen durch die geplante Ortsumgehung jeweils nur geringe Anteile an den bewirtschafteten Gesamtbetriebsflächen. Zwei Landwirte befürchten durch die geplante Ortsumgehung eine Existenzbedrohung,

insbesondere in Verbindung mit weiteren Planungen der Gemeinde Trebur. Eine Existenzbedrohung kann nach Überprüfung durch die Obere Landwirtschaftsbehörde aber nicht bestätigt werden. Erst ab einer Flächeninanspruchnahme ab 10 Prozent ist von einer landwirtschaftlichen Betroffenheit auszugehen. Die landwirtschaftliche Betroffenheit durch die geplante Ortsumgehung liegt in beiden Fällen weit darunter. Die von Vertretern der Landwirtschaft in diesem Zusammenhang kritisierte Überplanung landwirtschaftlicher Flächen durch regionalplanerische Ausweisungen im RPS/RegFNP 2010 zugunsten der Siedlungsentwicklung oder des Abbaus von Bodenschätzen ist der Planung der Ortsumgehung nicht anzulasten. Die Betroffenheit der Landwirte kann in den nachfolgenden Verfahren u.a. flächensparende Straßenbaugestaltung und vor allem durch Flurneuordnung gelöst werden.

Ein Teil der Vertreter der landwirtschaftlichen Belange bittet die Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 in die Verkehrsuntersuchung einzubeziehen. Die Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf eingestellt und befindet sich in der Planfeststellung. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Nach der Grundkonzeption 2014 für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 stehen künftig weniger Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen für sonstigen Bundesstraßenmaßnahmen wie Ortsumgehungen zur Verfügung. Daher sollen auch bereits planfestgestellte Projekte erneut bewertet werden, wenn ein voraussichtlicher Baubeginn bis 2015 nicht vorliegt. Wie die Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 im Bundesverkehrswegeplan 2015 priorisiert wird, ist derzeit noch offen. Die ergänzende Verkehrsuntersuchung vom April 2014 bezieht vorsorglich eine gebaute OU Dornheim in die Verkehrsmodellrechnung ein. Die OU Dornheim im Zuge der B 44 führt auf der L 3012 in Richtung Trebur hiernach nur zu einer geringfügigen Verkehrsentlastung.

Die Bedenken zur Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ können aufgrund der erfolgten optimierten Streckenführung der Variante 2 und durch die Maßgaben Nr. 1, 2 und 3 aus regionalplanerischer Sicht zurückgestellt werden.

„Vorranggebiet für Forstwirtschaft“

In Ihrer Stellungnahme bittet die Untere Forstbehörde um Betrachtung einer weiträumigen Ortsumgehung zur Vermeidung der Inanspruchnahme von Waldflächen. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom April 2014 wurden daher 2 Planfälle für eine große Lösung einer Ortsumgehung von der L 3012 südlich der Ortslage bis zur L 3023 nördlich der Ortslage untersucht. Bei der ortsferneren Trasse der großen Lösung werden die Straßen in der Ortslage Trebur deutlich geringer entlastet als bei einer ortsnahen Variante. Die schwächere Verkehrsnachfrage ergibt sich durch die Verschiebung der Trasse nach Osten wodurch sich die Fahrwege und damit die Reisezeiten verlängern. Eine weitergehende nochmalige Untersuchung einer ortsfernen Trassenvariante zur Vermeidung der Waldinanspruchnahme wird aufgrund der Entscheidung des WVE vom 2009, der negativen Bewertung der 4. Variante in der aktualisierten FFH-Verträglichkeitsprüfung, unter Bezug auf die geringere Flächeninanspruchnahme des „Vorranggebietes für Landwirtschaft“ und des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“

sowie aufgrund der Ergebnisse der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom April 2014 nicht für erforderlich gehalten. Die Bedenken zur Inanspruchnahme des „Vorranggebietes für Forstwirtschaft“ können durch die Maßgabe Nr. 4 aus regionalplanerischer Sicht zurückgestellt werden.

„Vorranggebiet Regionaler Grünzug“

Die Funktionen des „Vorranggebietes Regionalen Grünzug“ werden beeinträchtigt. Gemäß Ziel Z 4.3-3 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. Als gleichwertige Kompensation für die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ kann eine Fläche entsprechend der beigefügten Kartenskizze im Norden der Gemeinde Trebur bereit gestellt werden. Der regionalplanerische Ausgleichsraum liegt wie der Eingriffsbereich im gleichen Naturraum. Die Kompensationsfläche ist mit 5 ha größer als die Eingriffsfläche und weist eine vergleichbare Qualität und Funktion auf. Die Inanspruchnahme des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ durch die OU Trebur ist durch die Kompensation nach Maßgabe Nr. 5 raumordnerisch vertretbar.

„Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz“

Die geplante Ortsumgehung quert den Schwarzbach mit seiner Aue. Sofern im Rahmen der Detailplanung ein Verlust an Retentionsraum stattfindet, ist für entsprechenden Ausgleich zu sorgen (Maßgabe Nr. 6). Außerdem liegt die geplante Ortsumgehung im überschwemmungsgefährdeten Bereich des Rheins, da technische Schutzeinrichtungen (Deiche) keinen absoluten Schutz vor Hochwasser gewährleisten. Der Freiraum um Trebur ist daher als „Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz“ festgelegt. Hier sollte darauf hingewirkt werden, einen weiteren Anstieg der Schadensrisiken zu vermeiden. Die Inanspruchnahme dieses Bereiches durch die geplante Ortsumgehung ist als Maßnahme zur Optimierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur regionalplanerisch vertretbar.

Naturschutzfachliche Belange

Für die geplante Ortsumgehung Trebur in der optimierten Variante 2 liegen aus naturschutzrechtlicher Sicht die Voraussetzungen für die Zulassung einer FFH-Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG sowie für eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Im nachfolgenden Verfahren sind entsprechend der Maßgaben Nr. 7 und Nr. 8 Maßnahmen vorzusehen.

Verkehrliche Notwendigkeit der Ortsumgehung

Trebur mit seinen Ortsteilen liegt am nördlichen Rand eines weniger gut erschlossenen Gebietsstreifens zwischen Rhein und B 44. Die hohen Verkehrsbelastungen im Ortskern Trebur auf der L 3012 und der L 3040 werden insbesondere durch Pendlerbewegungen aber auch durch den Schwerlastverkehr hervorgerufen. Die Gemeinde Trebur bemüht sich seit Jahren um Lösungen zur Entlastung des Ortskerns. In Folge dessen wurden Verkehrserhebungen erstellt, die Verkehrsverhältnisse analysiert und Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Aufgrund des langen Planungsprozesses und der Notwendigkeit die naturschutzfachlichen Gutachten den geänderten gesetzlichen

Grundlagen anzupassen, war es für den erneuten Abweichungsantrag erforderlich, die Verkehrsprognosen fortzuschreiben und alle untersuchten Planfälle (kleine/große Ortsumgehung) auf einen einheitlichen Prognosehorizont 2020 zu beziehen. Eine Fortschreibung auf den mittelfristigen Prognosehorizont 2030 war noch nicht möglich, da die Grundlagenarbeiten auf Bundes- und Landesebene derzeit noch nicht abgeschlossen sind.

Mit der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom April 2014 wurde die Entlastungswirkung der Ortsumgehung Dornheim im Zuge der B 44 einbezogen und die Verkehrsmodellberechnung für den Raum Trebur mit dem großräumigen Verkehrsmodell der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) abgeglichen. In der Verkehrsuntersuchung zur OU Dornheim im Zuge der B 44 wurde für die L 3012 nördlich von Geinsheim und südlich von Trebur für den Prognose-Nullfall 2020 (ohne die OU Dornheim) eine Verkehrsbelastung von 11.000 Kfz/24h prognostiziert. Da die Ortsumgehung Dornheim ebenfalls in Nord-Süd-Richtung orientiert ist, kommt es durch deren Bau zu Verkehrsverlagerungen, die nur zu einer leichten Reduzierung von Verkehren in Trebur führen. Das Verkehrsmodell auf Basis der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) weist für den Planfall mit der OU Dornheim eine Verkehrsbelastung von 10.500 Kfz/24h für die L 3012 auf. Die o. a. Verkehrsreduzierung infolge der OU Dornheim wird in der Verkehrsmodellberechnung für die OU Trebur berücksichtigt. Die Notwendigkeit einer Ortsumgehung Trebur wird hierdurch nicht in Frage gestellt.

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung (Übersichtskarte 2 - Anlage) weisen insgesamt nach, dass sich der Verkehr mit der Ortsumgehung Trebur auf diese verlagert und die Ortsdurchfahrt spürbar entlastet wird. Hierbei handelt es sich sowohl um die Durchgangsverkehre im Zuge der L 3012 und die Durchgangs-Eckverkehre L 3012-Süd/L 3040-Ost als auch um eine teilweise Verlagerung von Quell-Ziel-Verkehren. Die Ortsdurchfahrt weist Entlastungen von ca. -40 bis -45% (bzw. -32 bis -33% für den SV) auf. Die Ortsumgehung wird nördlich der Nauheimer Straße mit 4.950 Kfz/24h und südlich der Nauheimer Straße mit 6.420 Kfz/24h belastet. Die Groß-Gerauer-Straße wird um - 40% und im Schwerlastverkehr um - 60% entlastet. Auch die Nauheimer Straße wird deutlich um -40% bzw. im Schwerlastverkehr um -70% entlastet. Geringfügig entlastet wird auch die Oderstraße mit -10%.

In ihren Stellungnahmen bitten einige Vertreter der landwirtschaftlichen Belange um Prüfung einer kleineren Lösung einer Ortsumgehung zwischen der L 3012-Süd und der L 3040-Ost bzw. um Prüfung in Kombination von innerörtlichen Verkehrslenkungsmaßnahmen zur Verringerung des landwirtschaftlichen Flächenverbrauchs. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom April 2014 wurden 4 Planfälle für eine kleinere Lösung einer Ortsumgehung zwischen der L 3012-Süd und der L 3040-Ost untersucht. Die Verkehrsmodellberechnung belegt, dass bei den Varianten einer kleinen Ortsumgehung zwischen der L 3012-Süd und der L 3040-Ost die hohen Entlastungswirkungen der großen Lösung nicht oder nur mit Mehrbelastungen in der Nauheimer Straße erzielt werden können. Eine kleine Ortsumgehung nimmt weniger Verkehr als die große ortsnahe Variante auf, die verbleibenden Verkehre in der Ortsdurchfahrt bleiben relativ hoch. Die Entlastungswirkung ist nur halb so hoch wie bei der ortsnahen großen Ortsumgehung.

Auch eine zusätzliche Abhängung der Groß-Gerauer Straße von der kleinen Umgehung wurde daher gerechnet. Dieses führt zwar zu einer vergleichbaren Entlastung der Hauptstraße und Rüsselsheimer Straße wie bei der ortsnahen großen Ortsumgehung, hat aber den entscheidenden Nachteil, dass die Nauheimer Straße wesentlich stärker und die Oderstraße stärker belastet werden sowie die Erhöhung der Belastung auf der L 3040 Richtung Nauheim zu Problemen im Kreuzungsbereich mit der L 3482 in Nauheim führen kann. Auch ergänzende verkehrslenkende Maßnahmen haben den Nachteil, die innerörtlichen Straßen stärker zu belasten.

Gesamtabwägung

Die Verkehrsmodellberechnungen in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (April 2014) ergeben, dass eine wirksame Entlastung nur durch den Bau einer Umgehungsstraße möglich ist und die ortsnah geführte optimierte Variante 2 den höchsten Entlastungseffekt aufweist. Die Entlastungen liegen gegenüber dem Prognose-Nullfall bei 40 - 45 Prozent.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Abweichung liegen vor. Die Abwägung der vorgetragenen Gesichtspunkte führt zur Zulassung der Abweichung, da sich nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen relevante, dem Vorhaben entgegenstehende Bedenken nur aus Sicht der für die Belange der Landwirtschaft zuständigen Fachstellen sowie der Unteren Forstbehörde ergeben haben. Diese Bedenken können aber aufgrund der erfolgten optimierten Streckenführung der Variante 2 sowie durch die Maßgaben Nr. 1, 2, 3 und 4 aus regionalplanerischer Sicht zurückgestellt werden.

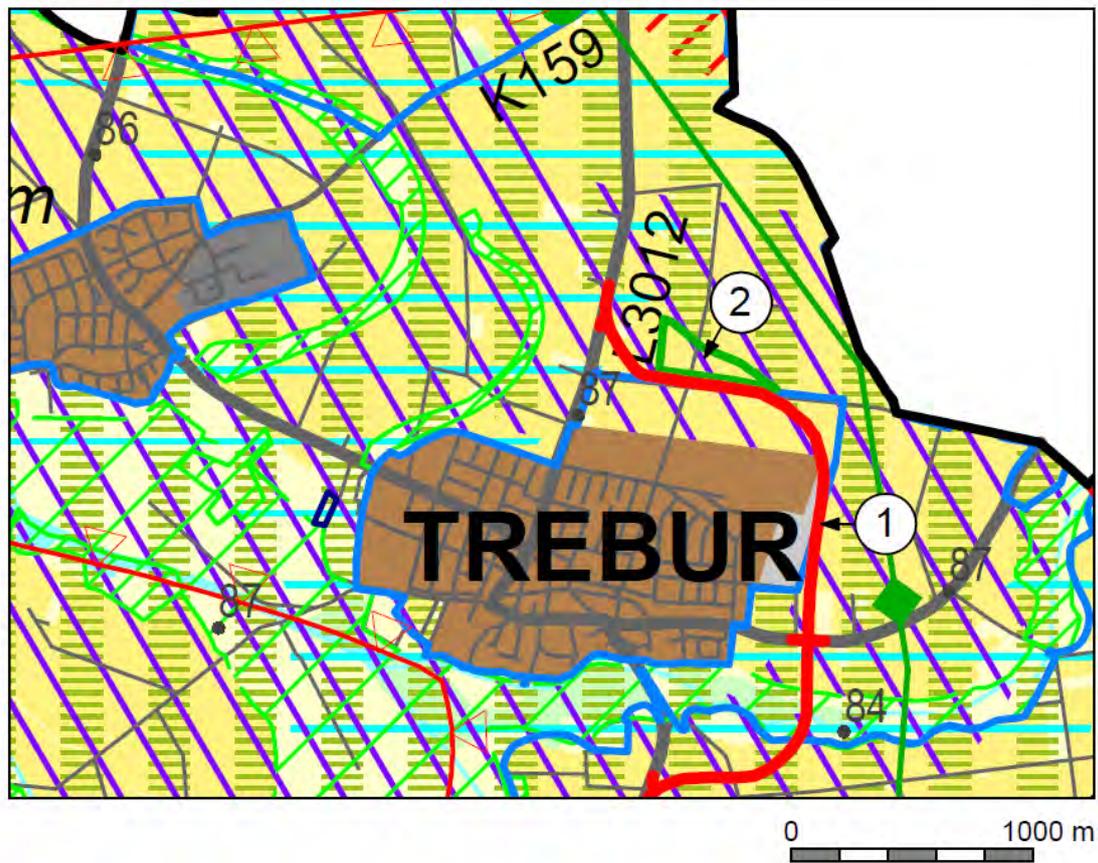
Durch die Zulassung der Abweichung werden Erlaubnisse, Bewilligungen oder sonstige Entscheidungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind, nicht ersetzt. Die Entscheidung über den Abweichungsantrag ergeht unter dem Vorbehalt des § 8 Abs. 4 HLPG.

Anlagen:

Übersichtskarte 1;

Übersichtskarte 2 (Abbildung - Verkehrsbelastungen für den Planfall 1 der OU Trebur sowie Differenzbelastungen im Vergleich zum Nullfall aus der ergänzenden Verkehrsuntersuchung vom 03.04.2014)

Übersichtskarte 1



- ① Trasse, für die die Abweichung zugelassen wird
- ② Kompensationsfläche für Vorranggebiet Regionaler Grünzug (Größe 5 ha)

