

Anlage: Stellungnahme der Stadt Lampertheim
vom 29.3.2010



STADT LAMPERTHEIM

DER MAGISTRAT

Fachbereich Bauen, Liegenschaften und Umwelt

Der Magistrat der Stadt | Postfach 1120 | 68601
Lampertheim

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstr. 1 – 3, Wilhelminenhaus

64283 Darmstadt

FD 60-3 Stadtplanung

Ansprechpartner:

Hans-Joachim Schahn

Stadthaus, Zi. 312

Römerstraße 102, 68623
Lampertheim

Tel.: 06206 | 935 272

Fax: 06206 | 935 400

h.schahn@lampertheim.de

29. März 2010

Ihre Zeichen:

III 33.1 – 66a 04/01(2) – 14/09

Ihre Nachricht vom:

26. Januar 2010

Unser Zeichen:

60-3 | Sh

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

Neubau einer vierstreifigen Ortsumgehung Rosengarten (Südumgehung) im Zuge der B 47 einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Gemarkungen Rosengarten, Hofheim und Lampertheim der Stadt Lampertheim und der Gemarkung Bürstadt der Stadt Bürstadt, Landkreis Bergstraße sowie einer trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme am Nordheimer Altrhein (Gemarkung Hofheim)

hier: Anhörungsverfahren gem. § 17a Bundesfernstraßengesetz i.V.m. § 73 Hess. Verwaltungsverfahrensgesetz

Stellungnahme der Stadt Lampertheim

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Lampertheim gibt zu dem o.g. Straßenbauprojekt folgende Stellungnahme ab:

Die nachfolgenden Anregungen beziehen sich im wesentlichen auf die Aussagen im Erläuterungsbericht.

1. Für den Wegfall der höhenfreien Radwegverbindung zwischen der RWE – Siedlung und der RWE – Umspannanlage soll im Rahmen des Planungs – und Bauprogrammes des Landes Hessen über den Radfernweg R 6 ein Ersatz geschaffen werden. Dies bedingt auch einen neuen Radweg im Bereich von der Einmündung zum ehemaligen Campingplatz an der Nibelungenbrücke bis Wehrzollhaus. Die Stadt Lampertheim fordert den Ausbau dieses Radwegs **zeitgleich** mit dem Bau der Südumgehung, d.h. spätestens mit der Kappung der

| www.lampertheim.de | www.lampertheim.de | www.lampertheim.de |

Wir haben gleitende Arbeitszeit:

Sie erreichen uns
Mo, Di, Mi, Do, Fr 08:00 - 12:00 Uhr
Mo, Di, Mi, Do 14:00 - 18:00 Uhr
Do 14:00 - 18:00 Uhr
oder nach Vereinbarung



| | | | | | |
|----------------------------|--|----------------|--|-----|-----------|
| Sparkasse Lampertheim | | BLZ 553 500 10 | | Nr. | 3101110 |
| Volksbank Lampertheim | | BLZ 508 900 00 | | Nr. | 14304703 |
| Commerzbank Lampertheim | | BLZ 670 800 50 | | Nr. | 729601000 |
| Raiffeisenbank Lampertheim | | BLZ 509 612 06 | | Nr. | 603236 |
| Postbank Frankfurt | | BLZ 500 100 60 | | Nr. | 13153601 |

Radwegverbindung südlich der RWE - Siedlung muss der Ersatzradweg benutzbar sein. Dies sollte im Erläuterungsbericht auf Seite 113 noch verankert werden.

2. Die im Erläuterungsbericht beschriebene Umgestaltung des Knotens Rheingoldstraße/Brückenstraße als Wendepunkt für den ÖPNV soll offensichtlich zu Lasten der Stadt Lampertheim erfolgen. Da diese Maßnahme der Verkehrslenkung eine Folge des Baues der Südumgehung und der damit verbundenen Kappung der Nibelungenstraße ist, muss sie auch im Planfeststellungsverfahren aufgenommen und vom Bund finanziert werden. Im Zusammenhang damit ist auch zu klären, was mit der entfallenden Lichtsignalanlage an diesem Knotenpunkt geschieht bzw. wie diese verwertet werden kann.

3. Seite 110 und 114:

Durch die Abstufung der L 3110 und der B 47(alt) zu Kreis- bzw. Gemeindestraße wird die Straßenbaulast zum Teil auf die Stadt Lampertheim übertragen. In der Planfeststellung ist noch keine Aussage darüber getroffen, ob an den Knoten B 47(alt)/Wingertsgewann und B 47(alt)/Einmündung „Kaufland“ bei einer prognostizierten Verkehrsmenge von beachtlichen 8300 Fzg./DTV die Lichtsignalanlagen erhalten bleiben sollen. Durch die Tatsache, dass der gesamte Abfluss aus dem „Kaufland“ über diese Achse erfolgen muss, erscheint der Erhalt der Ampelanlagen als sinnvoll.

4. Rückbau der B 47 alt

Der Rückbau der B47-Alt (Erläuterungsbericht S.2 oben; S.16 oben, S.34 unten, S.47 unten und S.115 unten) kann nicht alleine in der Verantwortung der Stadt Lampertheim liegen. Zumindest die Ampelanlagen und Schutzzeineinrichtungen in der Ortslage sind zurückzubauen. Dies ist im Erläuterungsbericht noch zu ergänzen.

5. Bauklassen

Die L 3110 im Anschlussbereich B47 wird in Bauklasse III (S.94 unten) eingeordnet und soll entsprechend ausgebaut werden. Hier sollten die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen überprüft werden, da aufgrund der Verkehrsentwicklung in Lampertheim zwischenzeitlich eine höhere Bauklasse (II) notwendig ist.

Die ermittelte relevante Verkehrsbelastung der L 3110 wird mit 2,2 Mio. Achsübergängen angesetzt (Bkl. III = 0,8 - 3 Mio. Achsübergänge). Wir empfehlen, zu prüfen, inwieweit zwischenzeitlich doch auch Bauklasse II (3-10 Mil. Achsübergänge) erreicht wird. Das gleiche gilt für die L3261 (S.95 oben), die mit 2,75 Mio. Achsübergängen noch näher an Bkl. II liegt.

6. Umwidmung der B 47 alt

Die B 47-Alt in Richtung Bürstadt soll komplett (S.115 unten) als Gemeindestraße umgestuft werden. Nach unserer Kenntnis ist die Fortführung in Richtung Bürstadt als Landstraße eingestuft. Es wird somit angeregt, analog zur L 3110-Alt (zwischen Südumgehung und Ortskern Rosengarten) diesen Abschnitt ebenfalls zur Kreisstraße umzuwidmen.

7. Entwässerung

Erläuterungsbericht S. 118: „Das Untersuchungsgebiet wird noch von weiteren kleineren Gräben durchzogen, die jedoch in den letzten Jahren keine hydraulische Funktion mehr übernehmen. Insbesondere der ca. 150 m westlich vom Stefansgraben in Nordsüdrichtung verlaufende Graben Flurstücksnummern 40 und 45/1 kann nach Angabe der Unteren Wasserbehörde beim Kreis Bergstraße aus hydraulischer Sicht entfallen“

Generell sind die der Binnenentwässerung dienenden Gräben temporär wasserführend. Wenn die Gräben in den letzten Jahren keine hydraulische Funktion übernommen haben, ist

daraus nicht abzuleiten, dass sie überflüssig wären – vielmehr ist die Abflussfunktion für die „nassen Jahre“ sicherzustellen (vgl. „Sicherstellung der Vorflut im Hessischen Ried“, Unger-Ingenieure, 2003).

Über den evtl. Wegfall von Gräben sollte neben der Wasserbehörde auch das Einvernehmen mit dem Wasserverband Bürstadt hergestellt werden. Der genannte Graben Fl. 5 Nr. 40 und 41/1 besitzt lt. Verbandsplan die Bezeichnungs-Nr. 2.2.

Im Erläuterungstext wird ein Durchlass für den Graben nicht erwähnt; in der Planfeststellungsunterlage Nr. 4.2 ist ein Straßendurchlass DN 1400 vorgesehen.

Ebenfalls S. 118: „...Es ist Ziel des vorliegenden Entwurfes, das anfallende Niederschlagswasser von der Fahrbahn über das Bankett in die Böschung breitflächig in das Gelände zu entwässern.[...] Liegt der Tiefrand der Fahrbahn am Mittelstreifen, wird hier das Oberflächenwasser [...] gesammelt und über Straßenabläufe im Abstand von 50 m in die Sickermulde am Böschungsfuß abgeleitet.“

Die zusätzliche Einleitung von Straßenoberflächenwasser in das bestehende Grabensystem ist demnach nicht vorgesehen. Eine evtl. Überschreitung der Leistungsfähigkeit des Vorfluters, bzw. des Pumpwerks „Wehrzollhaus“ ist somit auszuschließen. Ein hydraulischer Nachweis über die Leistungsfähigkeit der Entwässerung/Versickerung sollte noch erbracht werden.

8 a) Einbindung in die Landschaft / Biotopverbund

Erläuterungsbericht S. 85: „Die neue Straße soll so in die Landschaft eingebunden werden, dass sie sich für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als dies nach Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.“

Erläuterungsbericht S. 117: „Die neue B 47 verläuft in leichter Dammlage mindestens 1,00 m über dem Gelände.“

Im Übersichtshöhenplan ist erkennbar, dass die durchschnittliche Dammhöhe des Straßenkörpers das Geländeniveau von 1 m deutlich überschreiten wird. Die postulierte „Einbindung der Straße in die Landschaft“ bei einer Dammhöhe von bis zu 2,60 m ist so nicht erreichbar. Käme dann z.B. das genannte Super-Rail Rückhaltesystem nicht zum Einsatz sondern der inzwischen übliche Ausbau mit Betongleitwänden, würde sich der Barriereeffekt entlang der gesamten Trasse noch zusätzlich verstärken. Um das Ziel einer landschaftsgerechten Einbindung der Straßentrasse zu erreichen, müsste die Höhe über Geländeniveau im Gegensatz zur Entwurfsplanung möglichst gering ausfallen, d. h. anzustreben wäre ein in etwa geländegleiches Höhenniveau.

8 b) Laut Klimaprognosen ist für Hessen ein Temperaturanstieg und ein häufigeres Auftreten von Hitzeextremen zu erwarten (Integriertes Klimaschutzprogramm Hessen 2012, HLUG, 2005).

Die siedlungsklimatischen Effekte der Südumfahrung auf die Ortslage Rosengarten sind mit den vorliegenden Planunterlagen nicht zu bewerten. Eine Unterbindung der Kaltluftströmungen ist zu erwarten. Der Hitzeinseleffekt sollte – vor dem Hintergrund künftig insgesamt noch zunehmender Belastungstage – nicht unterschätzt werden. Die Wirkung der Trasse und des geplanten Damms auf die Richtung, Abflussmengen und die Schichthöhe der Kaltluftströmungen sollte mit einem hydrodynamischen Kaltluftabflussmodell simuliert werden.

8 c) *Erläuterungsbericht S. 119: „Durch den Neubau der Ortsumgehung Rosengarten werden zwei temporär wasserführende Gräben gekreuzt. Bei Bau-km 1+050 der Stefansgraben und bei Bau-km 2+700 der Rußlachgraben. Beide Gräben erhalten, im Einvernehmen mit der Wasserbehörde beim Kreis Bergstraße, im Bereich der Kreuzungsstelle einen Rohrdurchlass DN 1800. Beide Durchlässe werden senkrecht zur Fahrbahnachse verlegt, um den Eingriff in das Gewässer so gering wie möglich zu halten. Das hydraulisch ungünstigere Abknicken des Grabens wird in Kauf genommen, da die Fließgeschwindigkeit aufgrund der geringen Längsneigung sehr gering ist. [...] Der Uferrand wird so gestaltet, dass beidseitige Trockenbermen eine Tierbewegung entlang des Gewässerrandes ermöglichen.“*

Die senkrecht zur Fahrbahnachse geplanten Grabenquerungen mit Rohrdurchlässen sind unserer Auffassung den kostentechnischen Aspekten geschuldet. Die abknickenden Rohrdurchlässe sind weder aus hydraulischen Gründen noch im Hinblick auf den Biotopverbund und die Erhaltung von Austausch- und Wechselbeziehungen als optimal zu bewerten. Die Passierbarkeit für Wildtiere ist aufgrund der Ausbaubreite der Strasse und des abschreckenden Tunneleffekts nicht zu erwarten.

Speziell im Bereich der Querung des Stephansgrabens sollte eine minimale Funktionsbeziehung über das alte Rheinmäander-System erhalten bleiben. Neben den überregional bedeutsamen Verbundlinien entlang der Rheinschiene (Rheinvorland) ist der Bereich der Tretlache entlang des Stephansgrabens für den örtlichen Biotopverbund von Bedeutung.

Eine Teildurchlässigkeit des Dammes wäre durch eine entsprechende Querungshilfe (Wilddurchlass) erreichbar. Als Synergieeffekt könnten hieraus auch positive Wirkungen für das Kleinklima in der Ortslage von Rosengarten entstehen.

Im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Kompensation sollte geprüft werden, inwieweit flächenneutrale Maßnahmen, die z. B. die Teildurchlässigkeit des Straßenkörpers erhöhen den externen Ausgleichsflächenbedarf minimieren. *„Querungshilfen für Wildtiere sind nach heutiger Rechtsauffassung geeignete Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen“* (Zitat aus: Fernstraßen und Wildtierwege“, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Schriftenreihe Heft 51-2005).

9. Auf Seite 2 des Erläuterungsberichtes steht im 1. Absatz, dass die Trasse der Umgehung den vorhandenen Verbindungsweg (ehem. Bahnstrecke) zwischen der RWE – Siedlung und der RWE – Umspannanlage etwa mittig kreuzt. Daraus kann man aber nicht entnehmen, dass die Kreuzung **ohne** zukünftige Querungsmöglichkeit erfolgt. Deshalb fordern wir folgende Textergänzung: Die Trasse der Umgehung kreuzt den vorhandenen Verbindungsweg (ehem. Bahnstrecke) **„ohne zukünftige Querungsmöglichkeit.“**
10. Seite 2 des Erläuterungsberichtes enthält im 2. Absatz die Aussage, dass die B 47 „alt“ von Rosengarten nach Bürstadt zu einer Ortsverbindungsstraße umgebaut werden **kann**. Die Stadt Lampertheim geht nach den bisherigen Erkenntnissen, Aussagen und Planungen davon aus, dass dies auch so sein wird. Daher fordern wir die Aussage insofern zu ändern, dass die B 47 „alt“ von Rosengarten nach Bürstadt zu einer Ortsstraße umgebaut **wird**.
11. Auf Seite 17 des Erläuterungsberichtes unter Ziffer 2.3.1 „Raumordnerischer Bedarf und Zielvorgaben“ sind im 3. Absatz alle 4 Lampertheimer Stadtteile aufgezählt. Danach steht, dass die Eingemeindungen im Rahmen der in den Jahren 1971/1972 durchgeführten Gebietsreform erfolgte. **Dies trifft aber nur für die Stadtteile Rosengarten und Hofheim sowie den Wohnplatz Wehrzollhaus zu und nicht für die Stadtteile Neuschloss und Hüttenfeld. Dies sollte entsprechend korrigiert werden.**
12. Auf Seite 20 des Erläuterungsberichtes steht im vorletzten Absatz, dass ausschließlich das Einkaufszentrum „Neumarkt“ Einkaufsmöglichkeiten bietet. **Tatsächlich heißt dieses Einkaufszentrum aber „Kaufland“.** Ein „Neumarkt“ befindet sich sowohl in Worms als auch in Bensheim. Wir bitten um entsprechende Änderung.
13. Auf der gleichen Seite sind die einzelnen Branchen des Einkaufszentrums beschrieben. **Hier zu ist anzumerken, dass dort ein Baumarkt nicht vorhanden ist. Außerdem sollte noch eine Ergänzung um einen Restpostenmarkt und einen Autohandel erfolgen.**
14. Im letzten Absatz auf Seite 20 steht, dass im Nordwesten von Rosengarten in der Rheinaue ein Campingplatz liegt. **Dieser Campingplatz existiert nicht mehr. Vielmehr wird die Fläche im Planfeststellungsverfahren als Ausgleichsfläche (Entwicklung von naturnahem Auwald) zur Verfügung gestellt.** Aus den gleichen Gründen sollte auf Seite

113 oben auch nicht mehr von der Einmündung zum **Zeltplatz** gesprochen werden, sondern zum **ehemaligen Zeltplatz**.

15. Auf Seite 21 sind im 3. Absatz die im Regionalplan Südhessen 2000 für Lampertheim enthaltenen „Siedlungsflächen Zuwachs“ genannt, darunter auch eine „östlich der Bahnlinie zwischen der Neuschlossstraße (L 3110) und der Alten Viernheimer Straße“. Dabei handelt es sich offenbar um den Bereich „Rosenstock III“ **Dieses Gebiet war aber schon im Regionalplan Südhessen 2000 nicht mehr als „Siedlungsfläche Zuwachs“ dargestellt und wird derzeit erschlossen. Daher bitten wir, diesen Bereich aus dem Erläuterungsbericht herauszunehmen. Generell sollte man noch erwähnen, dass der Regionalplan Südhessen 2000 nur einen Prognosehorizont bis 2010 hat.**

16. Bei den „Bereichen für Industrie und Gewerbe, Bestand und Zuwachs“ wird hervorgehoben, dass Lampertheim mit 68 ha Zuwachsflächen den höchsten Zuwachs im Kreis habe. **Hierbei ist zu berücksichtigen, dass alleine ca. 32 ha davon einem Industriekonzern gehören und somit für eine Ansiedlung von weiteren Betrieben nicht mehr zur Verfügung stehen. Um Missverständnissen vorzubeugen, sollte man daher im Text darauf hinweisen, dass von den 68 ha nur noch ca. 36 ha für eine Industrie – und Gewerbeansiedlung zur Verfügung stehen. Ca. 9 ha davon sind bereits erschlossen worden.**

Mit freundlichen Grüßen


(Maier)
Bürgermeister

