

Produkt:	09.01.01.01
Federführung:	FB 60 Bauen, Liegenschaften und Umwelt
Bearbeiter/in:	Herr Schahn
Datum:	19.03.2012

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat der Stadt Lampertheim	16.04.2012	
Magistrat der Stadt Lampertheim	23.04.2012	
Stadtentwicklungs-, Energie- und Bauausschuss	08.05.2012	
Stadtverordnetenversammlung	16.05.2012	

Planfeststellung gem. §§ 17 ff Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 ff. 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 und der Gemarkung Bürstadt, Landkreis Bergstraße sowie einer trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme am Nordheimer Altrhein in der Gemarkung Hofheim;

hier: Ergebnis des Erörterungsverfahrens am 12. bis 14.12.2011 in Bezug auf die Stellungnahme der Stadt Lampertheim

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

- I. Die unter der Ziffer 1 vorgetragene Forderung aufgrund der aktuellen Entwicklung im Erörterungstermin derart zu ändern, dass jetzt der Bau des Radweges vor dem Bau der Südumgehung gefordert wird.**
- II. Die unter den Ziffern 2, 5, 8 a, 9 und 10 enthaltenen Anregungen aus den in der Sitzungsvorlage dargelegten Gründen weiterhin aufrechtzuerhalten.**
- III. Die unter den Ziffern 7 und 8 c enthaltenen Anregungen nach Prüfung der noch vorzulegenden ergänzenden Unterlagen entweder weiterhin aufrechtzuerhalten oder nicht mehr aufrecht zu erhalten.**
- IV. Die unter der Ziffer 8 b vorgetragene Forderung nach Vorlage einer prüfbar nachvollziehbaren Argumentation nicht mehr aufrechtzuerhalten oder im anderen Falle auch weiterhin aufrechtzuerhalten.**
- V. Die unter den Ziffern 3,4 und 6 vorgebrachten Anregungen nicht mehr weiter aufrechtzuerhalten.**

Sachdarstellung:

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Südumgehung der B 47 im Stadtteil Rosengarten hat die Behörde Hessen Mobil eine Erwiderung gefertigt und diese an das Regierungspräsidium Darmstadt (Verfahrensbehörde) weitergegeben. Die Behörde hat diese Erwiderung an die jeweiligen Einwender versendet. Danach fand in der Zeit vom 12. bis 14. Dezember 2011 ein Erörterungstermin statt, an dem ausschließlich die Einwender teilnehmen konnten und bei dem die Erwiderungen von Hessen Mobil auf die eingegangenen Stellungnahmen erörtert wurden.

Den wesentlichen Teil der Zeit nahm die Erörterung der Einwendungen aus dem Bereich Landwirtschaft in Anspruch. Die betroffenen Landwirte wurden dabei von einer Anwaltskanzlei vertreten. Die Einwendungen selbst richteten sich generell gegen den Bau einer Südumgehung, wobei hier vermeintlich mangelhafte Untersuchungen, auch schon im vorgeschalteten Raumordnungsverfahren, durchgeführt wurden, die dann schließlich zur Favorisierung der Südumgehung geführt haben. Es wurden u.a. die nachträgliche Vorlage verschiedener Untersuchungsdetails sowie Untersuchungsergänzungen gefordert. Unterstützt wurden die vorgenannten Forderungen von einer ganz überraschend eingebrachten neuen Variante des Kreises Bergstraße. Diese sieht einen dreistreifigen (3-spurigen) Ausbau in Troglage auf der derzeitigen Ortsdurchfahrt vor. Diese soll abhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen morgens zweispurig in der Hauptverkehrsrichtung und einspurig in der Gegenrichtung und abends umgekehrt gesteuert werden.

Nach Aussage der Straßenbaubehörde widerspricht dies dem Planungsauftrag des Bundes, für die Weiterführung der B 47 auf Hessischer Seite eine vierstreifige (4-spurige) Umgehungsstraße zu planen. Das Bundesverkehrsministerium hatte damals ermittelt, dass die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmenge nur durch eine vierspurige Straße garantiert werden kann. Hinzu kommt, dass auch bei einer Troglage noch hohe Lärmschutzwände zu errichten sind, die aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den angrenzenden Wohnhäusern nicht zumutbar und auch nicht städtebaulich vertretbar sind.

Die Behörde Hessen Mobil - Straßen – und Verkehrsmanagement, wie das ehemalige Amt für Straßen .- und Verkehrswesen Bensheim jetzt heißt, wurde vom Regierungspräsidium Darmstadt, der Verfahrensbehörde, aufgefordert, verschiedene Nachuntersuchungen - und Planergänzungen vorzunehmen und insbesondere auch zu den Einwendungen der Landwirtschaft und zu der neu eingebrachten Variante abschließend Stellung zu nehmen. Eine erneute Offenlage der Planunterlagen ist nur dann zu befürchten, wenn die neue Variante mit der 3 – spurigen Führung vor der Südumgehung favorisiert würde. Beim derzeitigen Stand der Planung und dem Ergebnis aus dem Raumordnungsverfahren geht Hessen Mobil nicht davon aus, dass sich an der grundsätzlichen Favorisierung der Vorschlagsvariante (Südumgehung) etwas ändert.

Da die Stadt Lampertheim auch Verfahrensbeteiligte ist und in ihrer Stellungnahme verschiedene Anregungen zum Bau der Südumgehung vorgebracht hat, die im Erörterungstermin am 14.12.2011 abgehandelt wurden, wird jetzt vom Regierungspräsidium angefragt, welche einzelnen Punkte der Stellungnahme nach wie vor aufrechterhalten werden und welche nicht. Daher ist zur Erinnerung in der Anlage die am 26.3.2010 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene Stellungnahme enthalten.

Nachfolgend wird zu jedem der 16 Punkte der Stellungnahme das Erörterungsergebnis vom Dezember 2011 dargestellt und vorgeschlagen, welche Schlüsse aus dem Ergebnis für die Stadt Lampertheim zu ziehen sind und welche Anregungen weiterhin aufrechterhalten werden sollten.

Zu Ziffer 1:

Hierzu hat Hessen Mobil, Straßen – und Verkehrsmanagement, ausgeführt, dass die Planung eines Radweges zwischen Rosengarten und Wehrzollhaus bereits in Bearbeitung sei. Da für die relativ kleine Maßnahme, (die bereits in den Gremien der Stadt Lampertheim vorgestellt wurde) eine eigene Planfeststellung und eine Plangenehmigung entfallen können, kann zumindest die Planung im Jahr 2012 fertig gestellt werden. Die Maßnahme ist im mittelfristigen Planungs- und Bauprogramm des Landes Hessen enthalten. Daher ist die Behörde zuversichtlich, dass eine zeitgleiche Realisierung mit der Ortsumgehung Rosengarten möglich ist. Eine verbindliche Zusage kann jedoch nicht gemacht werden. Auch eine Aufnahme in das Planfeststellungsverfahren für die geplante Südumgehung ist nicht machbar, da die Radwegverbindung zwischen Rosengarten und Wehrzollhaus keine notwendige Folgemaßnahme der Ortsumfahrung ist.

Beschlussvorschlag:

Da im Verlauf des Erörterungstermines erkennbar wurde, dass sich die Realisierung der Südumgehung der B 47 im Stadtteil Rosengarten insbesondere wegen der Einwendungen aus der Landwirtschaft und damit verbunden auch einer möglichen Klage weiter verzögern kann, fordert die Stadt Lampertheim, den Radweg zwischen Rosengarten und Wehrzollhaus auf jeden Fall vor dem Bau der Südumgehung zu realisieren.

Zu Ziffer 2:

Hierzu wird ausgeführt, dass die Verkehrsbehörde der Stadt Lampertheim die abschließende Planung mit einem Kreisverkehrsplatz am Knoten Rheingoldstraße/Brückenstraße als Wendeanlage für den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) begrüßt und akzeptiert. Hierbei werden ausschließlich städtische Flächen überplant, so dass eine Betroffenheit Dritter nicht gegeben ist.

Vorhabenbedingt kommt es aber gleichwohl zu Fahrzeitverlängerungen von 5-8 Minuten. Dadurch sind die Anschlüsse in Hofheim und Biblis nicht mehr gewährleistet. Zur Kompensation des Fahrzeitverlustes und zur Aufrechterhaltung einer möglichst direkten Verbindung zwischen Rosengarten und Hofheim über Wehrzollhaus könnte z.B. die derzeit mit Pollern gesperrte Rheingoldstraße für den ÖPNV geöffnet werden. Wegen der hierfür erforderlichen Ausstattung mit versenkbaren Pollern oder einer Schranke fordert die Stadt Lampertheim eine Kostenübernahme oder zumindest eine Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers, da es sich insoweit um eine notwendige Folgemaßnahme handelt.

Hessen Mobil hat bei der Anhörung die Zurückweisung der Forderung der Stadt Lampertheim beantragt. Durch die nunmehr vorgesehene Wendeanlage sei die Anbindung des Stadtteiles Rosengarten an den ÖPNV gewährleistet. Die längere Fahrzeit der Busse werde durch den Wegfall der Lichtsignalanlagen kompensiert.

Beschlussvorschlag:

Der Wegfall der Lichtsignalanlage kann die längere Fahrzeit der Busse nicht alleine kompensieren. Wartezeiten entstehen an der Ampel derzeit nämlich nur dann, wenn diese „Rot“ zeigt. Bei „Grün“ kann der Bus gleich durchfahren, was z.B. bei einer Vorfahrtsstraße bereits dem zukünftigen Zustand ohne Lichtsignalanlage entsprechen würde. Demzufolge kann durchaus ein Fahrzeitverlust bei der zukünftigen Planung der Wegeführung für den Busverkehr entstehen, der durch geeignete Maßnahmen auszugleichen ist. Die Forderung nach einer Kostenübernahme oder zumindest einer angemessenen Kostenbeteiligung des Bundes als Vorhabenträger für diese Maßnahmen wird weiterhin aufrechterhalten

Zu Ziffer 3:

Hierzu erklärt die Straßenbaubehörde, dass nach eigenen Verkehrserhebungen die Verkehrsbelastung am Knoten B 47 (alt) und L 3110 nur 4300 KFZ/ 24 h beträgt. Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Lampertheim hat Hessen Mobil, damals noch ASV, eine Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt und dabei festgestellt, dass der Knotenpunkt B 47/L 32110 zukünftig auch ohne Lichtsignalanlage leistungsfähig sei. Daher kann aus verkehrlicher Sicht die Ampelanlage auf Kosten des Vorhabenträgers abgebaut werden. Da die B 47 (alt) nach dem Widmungskonzept zur Gemeindestraße herabgestuft werden soll, besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit, die Lichtsignalanlage in das Eigentum der Stadt Lampertheim zu übergeben.

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen zu diesem Punkt werden nicht mehr aufrechterhalten. Den Ausführungen von Hessen Mobil kann gefolgt werden. Zu gegebener Zeit wird die Stadt Lampertheim im Einvernehmen mit Hessen Mobil darüber entscheiden, ob die Ampelanlage ins Eigentum der Stadt Lampertheim übernommen wird.

Zu Ziffer 4:

Hierzu hat die Stadt Lampertheim im Erörterungstermin in Ergänzung zu Ziffer 3 erklärt, dass man mit dem geänderten Umstufungskonzept, das nunmehr die Abstufung der L 3110 zwischen der B 47 (alt) und der B 47 (neu) zur Gemeindestraße vorsieht, einverstanden ist.

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen zu Ziffer 4 werden nicht weiter aufrecht erhalten.

Zu Ziffer 5:

Beim Erörterungstermin hat Hessen Mobil zu den vorgesehenen Bauklassen erklärt, dass der Oberbau der L 3261 und der L 3110 bzw. der L 3110 (alt) anhand der Prognosewerte für das Jahr 2020 ermittelt worden sei. Die maßgebliche Richtlinie sehe für die prognostizierte Verkehrsstärke den Ausbau gem. Bauklasse III vor. Für eine Ausführung nach Bauklasse II bestehe keine Veranlassung. Der Träger des Vorhabens werde entsprechende Mehrkosten nicht tragen.

Beschlussvorschlag:

Nach wie vor vertritt die Stadt Lampertheim die Auffassung, dass eine zwingende Überprüfung der Bauklassen notwendig ist. Bei über 3 Millionen Achsübergängen ist die Ausführung der Straße anstatt in Bauklasse III dann in Bauklasse II erforderlich. Bei der L 3110 mit 2,2 Millionen Achsübergängen und noch mehr bei der L 3261 mit 2,75 Millionen Achsübergängen tendiert vor allem die letzte Zahl deutlich zur 3 Millionengrenze. Wenn man bedenkt, dass die Südumgehung voraussichtlich erst ab 2015 oder später zur Ausführung kommt, ist das Prognosejahr 2020 mit 32.500 Kfz/24 h fast schon erreicht, zumindest bei der Verkehrsübergabe. Somit müsste nach Auffassung der Stadt Lampertheim das Prognosejahr auf 2025 oder gar auf 2030 gelegt werden, um verlässliche Bewertungen hinsichtlich der anzuwendenden Bauklassen vornehmen zu können.

Daraus folgt, dass die hierzu vorgebrachten Anregungen aufrechterhalten und dahingehend ergänzt werden, dass die Stadt Lampertheim keinerlei Kosten für Fahrbahnreparaturen im Bereich von Straßenanschlüssen zwischen Bund und Stadt Lampertheim über-

nimmt, wenn diese aufgrund höherer Verkehrsbelastung als prognostiziert bzw. falsch gewählter Bauklasse verursacht werden.

Zu Ziffer 6

Beschlussvorschlag siehe zu Ziffer 4, da das Thema „Umwidmung“ dort schon abgehandelt wird.

Zu Ziffer 7

Hessen Mobil bestätigt zum Thema „Entwässerung“, dass alle Gräben, die durch den Neubau der Ortsumgehung gekreuzt werden, an dieser Stelle eine Verrohrung mittels eines Betondurchlasses erhalten und im Übrigen unverändert bleiben. (Dies betrifft folglich auch den Graben Flur 5 Nr. 40 und Nr. 41/1, Gemarkung Rosengarten.)

Die Stadt Lampertheim erklärt, dass auf der Grundlage des in der Erwiderung von Hessen Mobil auf die Lampertheimer Stellungnahme vorgelegten Leistungsnachweises davon ausgegangen werde, dass die Leistungsfähigkeit der Durchlässe gewährleistet sei.

Die Verhandlungsleitung erklärte beim Anhörungstermin, dass im Hinblick auf die vorgesehene Entwässerung grundsätzlich Nacharbeiten notwendig würden, die auch von anderen Einwendern gefordert wurden; dies u.a. auch deshalb, weil der Gutachter davon ausgegangen sei, dass das Oberflächenwasser in die Kanalisation abgeführt werde. Tatsächlich solle das Oberflächenwasser jedoch versickert werden. Eine Optimierung und Auslotung der Möglichkeiten wurde seitens Hessen Mobil zugesagt.

Beschlussvorschlag:

Die überarbeiteten Entwässerungsunterlagen mit optimierten Durchlässen sind der Stadt Lampertheim nochmals abschließend zur Beurteilung vorzulegen. Grundsätzlich müssen sämtliche vorhandenen Gräben nach wie vor erhalten bleiben. Durch die Kreuzungsbauwerke dürfen sie in ihrer Funktion und Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden. Die ausreichende Dimensionierung der Sickermulden, die der Aufnahme des Oberflächenwassers dienen, ist nachzuweisen.

Falls die noch vorzulegenden Unterlagen fachlich ausreichend sind und der betroffene Fachdienst dies nach Prüfung bestätigen kann, werden die Anregung nicht mehr weiter aufrechterhalten. Im anderen Falle werden die Anregungen nach wie vor aufrechterhalten.

Zu Ziffer 8: a) Einbindung der Trasse in die Landschaft

Zur Einbindung der Trasse in die Landschaft hat die Verwaltung im Erörterungstermin nochmals erklärt, dass aufgrund der vorgesehenen Dammlage der Straße die im Erläuterungsbericht eingeforderte Einbindung in die Landschaft nicht erkennbar ist. Die Dammhöhe sei allein durch die Planung der Entwässerung bestimmt und lasse eine Abwägung zwischen allen relevanten Belangen vermissen.

Hessen Mobil führte dazu aus, dass für eine optimale (freie) Planumsentwässerung über die Dammböschung punktuelle Dammhöhen von bis zu 2,30 m unumgänglich seien. Außerdem müsse in Fortführung der Fahrbahnhöhen der Rheinbrücken der Hochwasserdamm entlang des

Rheins überbrückt werden. (Anm.: Im Streckenabschnitt kurz nach dem Deich liegt die Dammhöhe sogar bei ca. 2,60 m über Geländeneiveau.)

Beschlussvorschlag:

Die Einlassung bezüglich der nicht ausreichenden Einbindung des Straßendamms in die Landschaft wird weiterhin aufrecht erhalten, da die bisher vorgetragene Begründung zeigt, dass zugunsten einer entwässerungsoptimierten Planung die landschaftsgerechte Einbindung der Straßentrasse mit möglichst geringen Dammhöhen über Geländeneiveau bisher unberücksichtigt bleibt bzw. nicht in den Abwägungsprozess eingeflossen ist. Es wird nicht eindeutig nachgewiesen, warum der Straßendamm in der geplanten Höhenlage ausgeführt werden muss und weshalb es dazu keine Alternativen gibt.

Zu Ziffer 8: b) Siedlungsklimatische Effekte der Ortsumgebung auf die Ortslage Rosengarten)

In der Erwiderung von Hessen Mobil auf die Stellungnahme der Stadt Lampertheim wird eine vertiefende Untersuchung der vorhabenbedingten siedlungsklimatischen Verhältnisse abgelehnt. Im Erörterungstermin erklärt der Gutachter, dass die Siedlung Rosengarten aufgrund ihrer Ausdehnung und baulichen Verdichtung zu klein sei, um ein innerstädtisches Klima mit einem deutlichen Überhitzungseffekt im Sommer auszubilden.

Ein reger Kaltluftzufluss auf die Ortslage könne anhand des Geländereiefs ausgeschlossen werden, da es an einem ausgeprägten, auf die Siedlung ausgerichteten Gefälle im Gelände fehle. Der Bau der Ortsumgebung bewirke daher keine relevanten siedlungsklimatischen Änderungen für Rosengarten.

Beschlussvorschlag:

Die vorstehenden Aussagen sind in die Planunterlagen aufzunehmen und dort abschließend abzuhandeln, wie z.B. keine Kaltluftentstehung auf den landwirtschaftlichen Flächen südlich von Rosengarten, keine Unterbindung der Kaltluftströmung etc. Nur, wenn dies nachvollziehbar in den Planunterlagen dargestellt wird, werden die Forderungen nach einem hydrodynamischen Kaltluftabflussmodell zurückgezogen.

Zu Ziffer 8: c) Biotopverbund

Für die Erhaltung von Austausch- und Wechselbeziehungen sind die Gräbendurchlässe bzw. die Unterführungen unter der Fahrbahn hindurch entscheidend. Hier verweisen Hessen Mobil und der Gutachter auf die generelle Zusage vom Vortage, zu prüfen, ob eine größere Dimensionierung der Durchlässe möglich ist (siehe Ziffer 7), ohne aber die Höhengradienten der Straße zu verändern. Eine Veränderung der Höhe soll allein schon deshalb vermieden werden, weil daraus eine größere Flächeninanspruchnahme für die seitlichen Böschungen resultieren würde. Die Stadt Lampertheim bekräftigt dabei nochmals die letztgenannte Auffassung.

Beschlussvorschlag:

Das Ergebnis der zugesagten Überprüfung der Dimensionierung und Gestaltung der Durchlässe ist der Stadt Lampertheim nochmals abschließend vorzulegen. (Vergrößerung der lichten Weite, Optimierung der Passierbarkeit für Wildtiere). Erst danach kann entschieden werden, ob die diesbezüglich vorgetragenen Anregungen zurückgenommen werden können. Wenn der zuständige Fachdienst nach Prüfung der neuen Unterlagen zu

dem Schluss kommt, dass die Durchlässe nunmehr ausreichend optimiert sind, werden die hierzu vorgetragenen Anregungen nicht mehr weiter aufrechterhalten. Ist dies jedoch nicht der Fall, werden die Anregungen auch weiterhin aufrechterhalten.

Zu Ziffer 9:

Zu dieser Ziffer führt die Verfahrensbehörde aus, dass das Verfahrensstadium die Behandlung dieser Aspekte entbehrlich mache. Die Stadt Lampertheim hatte ja angeregt, im Erläuterungsbericht auch exakt darauf einzugehen, dass der Feld – und Radweg zwischen der RWE-Siedlung und der RWE-Umspannanlage **ohne zukünftige Querungsmöglichkeit** abgehängt wird.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird nach wie vor aufrechterhalten, da die Information für betroffene Behörden oder auch Privatpersonen von Bedeutung sein kann.

Zu Ziffer 10:

Zu dieser Ziffer hat die Verfahrensbehörde das gleiche ausgesagt wie unter Ziffer 9 ausgeführt. Hier hatte die Stadt Lampertheim eine klare Aussage darüber gefordert, dass die B 47 „alt“ von Rosengarten nach Bürstadt auch tatsächlich zu einer Ortsverbindungsstraße ausgebaut **wird** und nicht nur ausgebaut **werden kann**.

Beschlussvorschlag:

Die Anregung wird nach wie vor aufrechterhalten, da nach Auffassung der Stadt Lampertheim die B 47 „alt“ als Ortsverbindung zwischen Rosengarten und Bürstadt ausgebaut werden muss.

Zu den Ziffern 11 – 16:

Zu den textlichen Anregungen hat Hessen Mobil zugesagt, die von der Stadt Lampertheim vorgetragene Hinweise in den Erläuterungsbericht zum Bauentwurf aufzunehmen. **Daher sind weitere Beschlüsse hierzu entbehrlich.**

gesehen:

(Schahn)

(Rinder)

Finanzielle Auswirkungen zu Lasten des städtischen Haushalts:

1.	Buchungsstelle bereitgestellte Mittel noch verfügbare Mittel	EUR EUR
2.	Nicht ausreichende verfügbare Mittel () Bei nicht ausreichenden verfügbaren Mitteln kann die Mitteldeckung durch Mehrerträge / Wenigeraufwendungen in Höhe von bei der Buchungsstelle erfolgen. () Die Mitteldeckung muss in Höhe von durch über- / außerplanmäßige Bewilligung gemäß Beschlussvorschlag erfolgen	EUR EUR
3.	Investitionsmaßnahmen () Die bisherigen Auftragsvergaben bewegen sich im Rahmen des Kostenvoranschlages und es ist derzeit keine Überschreitung der Gesamtkosten erkennbar. () Die bisherigen Auftragsvergaben lassen erkennen, dass die ursprünglich projektierten Mittel nicht ausreichend sein werden. Nach dem derzeitigen Stand werden sich die Gesamtkosten um erhöhen.	EUR
4.	Folgekosten () Die Maßnahme verursacht keine Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren () Die Maßnahme verursacht Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren, bestehend aus Personalaufwendungen Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen Finanzierungsaufwendungen Sonstige Aufwendungen	EUR EUR EUR EUR
5.	() Keine finanziellen Auswirkungen	
Die Begründung für die Entstehung der Folgekosten ist aus dem Vorlagentext zu entnehmen.		