

Informationsvorlage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-0005/2
erstellt am: 26.01.2012

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz
Verfasser/in: Reiner Rößler
Aktenzeichen: L-3/3 RR

Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG); hier: Vierstreifiger Ausbau der B 47 zwischen der Anschlussstelle Bürstadt-Ost und der Anschlussstelle Lorsch

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	09.02.2012	Ö	Kenntnisnahme

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 4. April 2011 folgenden Beschluss gefasst:

Der Kreisausschuss des Kreis Bergstraße gibt im Rahmen der Anhörung im Planfeststellungsbeschlussverfahren zur bereits raumordnerisch abgestimmten Trasse der B 47 Bürstadt bis Lorsch folgende Stellungnahme ab:

1. Die Anregungen und Hinweise der Fachabteilungen gemäß Ziffer II der Vorlage, des Straßenverkehrswesens, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Brand- und Katastrophenschutzes, des Rettungsdienstes, der Abteilung Wasser und Naturschutz, der Wirtschaftsförderung sowie der Abteilung Raumentwicklung-Landwirtschaft-Denkmalschutz sind zu beachten.
2. Die vom Gebietsagrarausschuss fortgesetzt erhobenen Bedenken werden in Würdigung der fachspezifischen Interessen zur Kenntnis genommen und die Planfeststellungsbehörde wird gebeten, zu prüfen, anstatt der Ersatzaufforstung den Ausgleich des Waldverlustes durch Erhebung einer Walderhaltungsabgabe vorzunehmen.
3. Die Stellungnahmen des Verbandes Region Rhein Neckar, der Wirtschaftsförderung Bergstraße GmbH sowie der Stadt Bürstadt werden der Planfeststellungsbehörde nachrichtlich mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.

Darüber hinaus wurden vom Kreisausschuss folgende Fragen und Anregungen vorge-
tragen und vom ASV und der Kreisverwaltung wie folgt beantwortet:

1. Problematik der Straßenquerung für Tiere

In der nachgereichten Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrswesen Bensheim wird darauf hingewiesen, dass dieses Thema im Rahmen der Entwurfsausarbeitung kein Gewicht hatte, außer dass die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium eine entsprechende Untersuchung gefordert hat. Zwischenzeitlich dem Kreis Bergstraße zugeleitete Zweitschriften der Stellungnahmen des Hessen Forstes, Forstamt Lampertheim, und des Jagdclubs St. Hubertus als Jägervereinigung des Kreises Bergstraße mit Sitz in Heppenheim, letztere ausgehend von einer Anregung des Jagdbeirats, fordern den Bau von zwei Grünbrücken im Bereich der geplanten vierstreifigen Ausbaustrecke. Diese Forderung wird begründet mit dem Erfordernis der Vermeidung von weiteren Zerschneidungswirkungen der betroffenen Waldökosysteme und deren Tierpopulationen im Hessischen Ried. Das Forstamt stellt in seiner Stellungnahme an das RP fest, dass im Naturraum Hessische Rheinebene in den letzten 80 Jahren im Vergleich des Landes Hessen eine „Zerschneidungszunahme“ durch Infrastruktureinrichtungen zu verzeichnen sei, der entgegengewirkt werden müsse.

Aufgrund des erforderlichen Bauquerschnitts des Straßenbauprojektes und der parallel der Straße verlaufenden Bahnlinie wären nach überschlägiger Ermittlung mit Hilfe des Geographischen Informationssystems des Kreises Spannweiten von ca. 62 Meter erforderlich. Hinzu kommen an beiden Seiten die entsprechenden Rampen, welche bei einer Bauhöhe der Wildbrücke von 8 – 10 Meter weitere ca. 100 Meter auf beiden Seiten zusätzliche Eingriffe in den Waldbestand erfordern. Hinsichtlich der Kostenschätzung werden vom ASV Bensheim keine Angaben gemacht. Laut ADAC-Angaben belaufen sich die Baukosten je Grünbrücke in Deutschland auf ein bis drei Millionen Euro. Nach Auskunft der Projektplaner beim ASV Bensheim sind Finanzmittel aus EU-Förderungen für derartige Maßnahmen gegenwärtig nicht verfügbar.

2. Lärmbelastung in Riedrode

Das ASV Bensheim wurde um Daten zur aktuellen Lärmbelastung von Riedrode gebeten.

Zur Beantwortung dieser Frage hat das ASV Bensheim auf die in beiliegender Tabelle ablesbaren Schallimmissionswerte verwiesen. In der Tabelle sind die Schallanalysen des Jahres 2005 und die Schallprognose für das Jahr 2020 im Vergleich zueinander dargestellt.

Aus diesen Tabellenangaben ist zu entnehmen, dass die im Jahr 2005 erhobene Durchschnittliche Tägliche Verkehrsbelastung (DTV) 24.100 KFZ/24h beträgt und bezogen auf das im allgemeinen Wohngebiet liegende Wohngebäude im Dachgeschoss, Taununsstraße 6, ein Beurteilungspegel (Lärmpegel) von 64,3 dB(A) / 57,9 dB(A) Tag/Nacht einwirkt. Zulässig sind nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BimSchV) Grenzwerte von 59 / 49 dB(A) Tag / Nacht. Vorliegend wird der Wert der 16. BimSchV erheblich überschritten.

In der Prognose 2020 wird ferner deutlich, dass bei Zunahme der Verkehrsbelastung auf 36.000 KFZ/24h mit Ausführung des aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand) der Beurteilungspegel nahezu eingehalten wird (49,8 dB(A)). Bei den prognostizierten geringfügigen Überschreitungen des Grenzwertes kommt, aufgrund von Kosten- und Wirkungsanalysen, mitunter eine Kombination von aktivem und passivem Schallschutz in Betracht. Den Eigentümern der Gebäude wird hierbei für die zur Lärmschutzquelle ausgerichteten Aufenthaltsräume ein Austausch bzw. eine Nachrüstung von Bauteilen am Gebäude, wie z. B. Fenster, Decken und Wände, angeboten. Die Kosten für die Maßnahme übernimmt der Träger der Baulast der Straße.

Der Hinweis unter Ziffer 2 im anliegenden Tabellenblatt (Anlage 2) erläutert unter anderem den Vergleich zwischen den Grenzwerten des Ausbaus und denen im Fall einer Lärmsanierung. Für die Wohnbevölkerung von Riedrode wird bei der Ausbauplanung mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen weitaus bessere Lärmvorsorge durchgeführt, als dies bei einer Lärmsanierung der B47 der Fall wäre.

Erläuterung:

I. Darstellung der Baumaßnahme

I.1 Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf umfasst die Planung des vierstreifigen Ausbaus der B 47 im Streckenabschnitt östlich der OU Bürstadt bis westlich Lorsch von Bau – km 0 + 000 bis Bau – km 3 + 040. Die im Bereich des Bürstädter Stadtteils Riedrode vorgesehene Lärmschutzwand beginnt bei Bau – km 0 - 570 und endet bei Bau – km 0 + 270.

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die B 47 ist eine bedeutende Straßenverbindung, die sowohl dem regionalen als auch dem überregionalen Verkehr in West–Ost–Richtung dient.

Sie verbindet das Rheintal über das Ried, die Bergstraße und den Odenwald mit dem Maintal und vernetzt die rheinland-pfälzische Stadt Worms mit den auf hessischem Gebiet liegenden Mittelzentren Bürstadt, Lorsch, Bensheim, Michelstadt, Erbach und den bayrischen Städten Amorbach und Walldürn.

Über die Autobahnanschlussstelle Worms besteht eine unmittelbare Anbindung der B 47 an die Bundesautobahn BAB 61 Hockenheimer Dreieck – Koblenz, über die Anschlussstelle Lorsch eine Anbindung an die BAB 67 Viernheimer Dreieck – Mönchhof Dreieck und über die Anschlussstelle Bensheim eine Anbindung an die BAB 5 Basel - Heidelberg – Frankfurt – Bad Hersfeld. Im Streckenabschnitt zwischen Worms und Bensheim wird die B 47 vor allem von dem weiträumigen,

überregionalen Verkehr als Verbindung zwischen der linksrheinischen BAB 61 in Rheinland-Pfalz und den beiden BAB 67 und BAB 5 in Hessen genutzt.

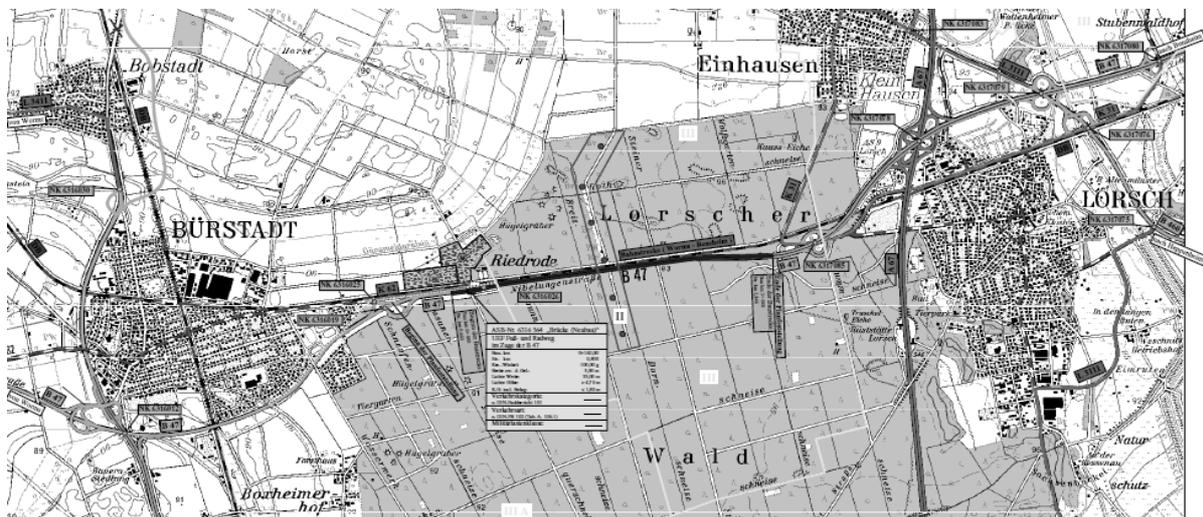
Verknüpfungen der B 47 mit den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen bestehen mit der B 44 in Bürstadt, mit der B 3 in Bensheim, der B 38 in Reichelsheim und der B 45 in Michelstadt/Erbach.

Zu den regional verbindenden Elementen gehören die Landes- und Kreisstraßen. Der Stadtteil Riedrode ist über die Kreisstraße K 62, die an der Anschlussstelle Bürstadt Ost mit der B 47 verknüpft ist, erreichbar.

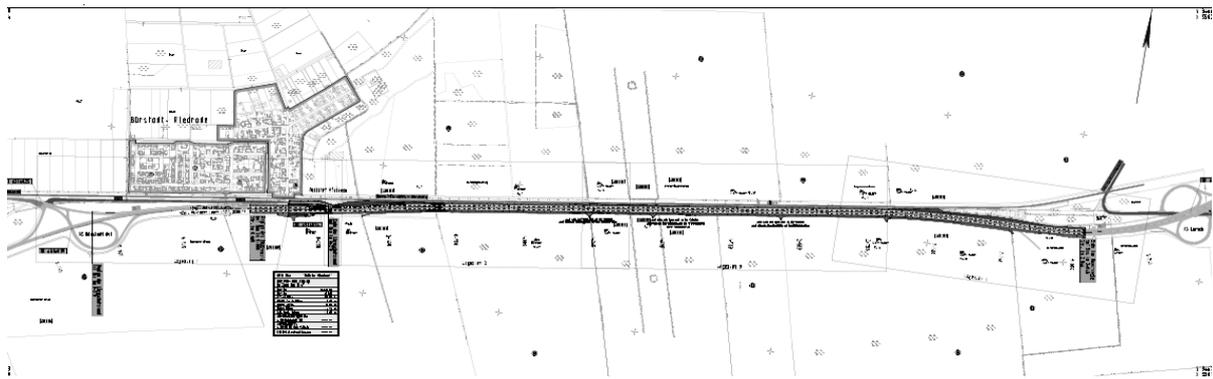
Die Trasse des betreffenden Ausbauabschnitts der B 47 ist bereits im Bestand durch eine lange Gerade geprägt, die auf der Südseite parallel zur Bahntrasse Worms – Bensheim verläuft. Die vierstreifige Ausbaustrecke beginnt westlich der derzeitigen Einmündung der K 62 bei Riedrode an der bereits ausgebauten nördlichen Richtungsfahrbahn der OU Bürstadt, schwenkt mit einer relativ langgezogenen Wendelinie (S-Kurve) zwischen gegensinnigen Kreisen mit Halbmessern von $R=4000$ in die vorh. lange Gerade der B 47 ein und endet im Osten vor der vorh. Forstwegunterführung an der bereits vierstreifig ausgebauten OU Lorsch.

Die genaue Darstellung ist der Übersichtskarte bzw. dem Übersichtslageplan zu entnehmen.

Übersichtskarte:



Übersichtsplan



Bestandteile von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Das 5. Fernstraßenbauänderungsgesetz (5. FstrAbÄndG) und damit der neue *Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BLP)* wurde am 01. 07. 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossen und sind am 16. 10. 2004 in Kraft getreten. Mit dem neuen BLP wurden die investitionspolitischen Ziele des Aus- und Neubaus der Bundesfernstraßen festgelegt.

In diesem derzeit gültigen Bedarfsplan ist der vierstreifige Ausbau als Maßnahme „B 47; östlich OU Bürstadt – westlich Lorsch“ in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ enthalten.

Da das Projekt „o OU Bürstadt – w. Lorsch“ im Zuge der B 47 aber sowohl im aktuellen mittelfristigen Planungs- und Bauprogramm Bund 2008 – 2013 des Landes Hessen als auch in der sogenannten „6er-Liste“ der prioritären Maßnahmen an bestehenden Straßen und Wasserschutzgebieten (Bestwag-Maßnahmen) ausgewiesen ist, stellt es für das ASV Bensheim einen uneingeschränkten Planungsauftrag dar, dessen Umsetzung dringend geboten ist.

Im Zuge der direkt angrenzenden Maßnahme „B 47; OU Bürstadt“ liegt im Streckenabschnitt westlich Riedrode bis östlich von Rosengarten für einen zweibahnigen (vierstreifigen) Querschnitt (SQ 26,5) bereits ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 15.12.1971 vor. In einer ersten Ausbaustufe wurde allerdings nur die nördliche Richtungsfahrbahn gebaut, zweistreifig markiert und dem Verkehr übergeben.

Mit Datum vom 26.03.2010 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für den Vorentwurf des vierstreifigen Ausbaus der B 47 den Sichtvermerk erteilt.

Planungsziel ist,

- eine Straße zu schaffen, die der Bewältigung des bereits heute vorhandenen hohen Verkehrsaufkommens in dieser Region gerecht wird und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung trägt,
- Überholmöglichkeiten herzustellen, das Unfallrisiko zu minimieren und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen,

- die Verkehrsqualität zu steigern,
- die Trinkwassergefährdung zu minimieren,
- eine Reduzierung der vorhandenen Lärmbelastungen im Bereich des Stadtteils Riedrode zu erzielen.

Straßenbauliche Beschreibung

Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger

Die Länge der vierstreifigen Ausbaubaustrecke im Zuge der B 47 von der Ortsumgehung Bürstadt im Westen bis zur Ortsumgehung Lorsch im Osten beträgt ca. 3,0 km.

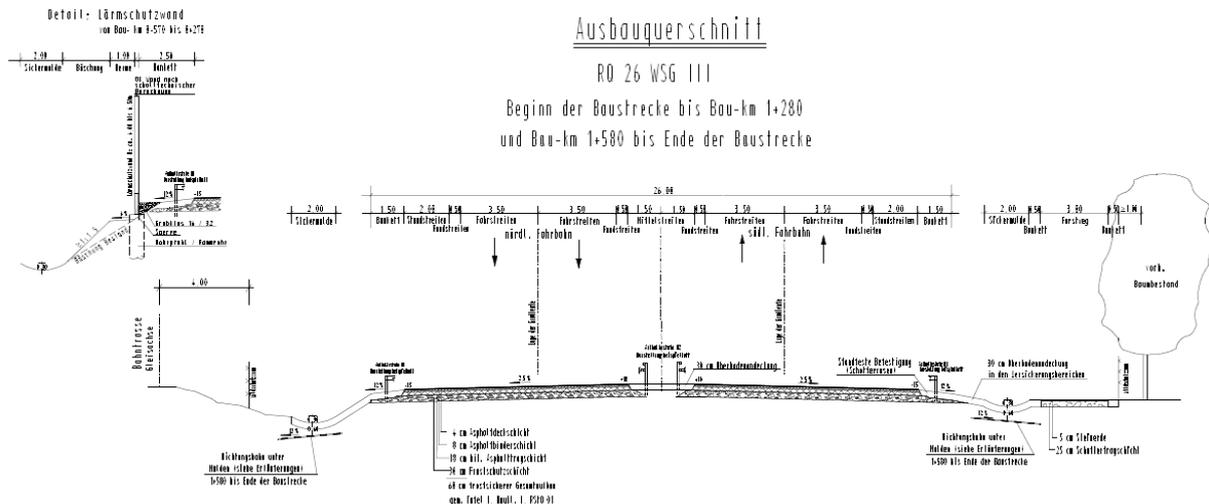
Dazu kommt die Ausfahrt Riedrode (Länge ca. 100 m) an der nördlichen Richtungsfahrbahn.

Als Ersatz für die nach dem vierstreifigen Ausbau südlich der Ausbaustrecke nicht mehr mögliche direkte Anbindung der in Nord-Südrichtung verlaufenden vorhandenen Forstschneisen an die Bundesstraße wird gem. den *Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003* die Neuanlage eines parallel zur Ausbaustrecke verlaufenden einstreifigen Wirtschaftsweges von ca. 2.500 m Länge erforderlich. Neben der forstwirtschaftlichen Erschließung dient dieser Weg auch der Erreichbarkeit des Waldgebiets bei Not- oder Katastrophenfällen (z.B. Waldbrand).

**Nördlich der parallel der B 47 verlaufenden Bahnlinie ist ein Wirtschaftsweg vorhanden, über welchen die Einsatzkräfte dieses Waldgebiet erreichen können.*

Als Regelausbauquerschnitt wird für die Ausbaubaustrecke (Lückenschluss) der B 47 zwischen Bürstadt und Lorsch, analog des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für die westlich angrenzende OU Bürstadt und der östlich vorhandenen OU Lorsch, ein (zweibahniger) RQ 26 vorgesehen, der gem. *Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS Q 96)* [3] einschließlich Standstreifen eine befestigte Fahrbahnbreite von 2 x 10,00 m aufweist.

Im Hinblick auf eine eventuell nach Einführung neuer Richtlinien anstehenden Änderung der anzunehmenden Regelquerschnitte wurde auf Anfrage des ASV Bensheim vom HLSV am 22.03.2007 verfügt, dass aus Gründen der Kontinuität (angrenzende, bereits gebaute bzw. rechtskräftig planfestgestellte aber zunächst nur zweistreifig gebaute Abschnitte) der RQ 26 weiter geplant und auch gebaut werden soll. Die neue Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) kommt hier auch deshalb nicht zur Anwendung, weil sie nur für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen, die nur als Kraftfahrstraßen zugelassen sind, gelten wird. Darüber hinaus handelt es sich bei der betrachteten Ausbaustrecke um einen zweibahnigen Straßenabschnitt im Zuge der in weiten Bereichen einbahnigen B 47.



Die Kosten der Gesamtbaumaßnahme belaufen sich gemäß Kostenberechnung vom 04.11.2008 auf:

Grunderwerbskosten	0,298 Mio. €
Baukosten	12,972 Mio. €
Gesamtkosten	13,270 Mio. €

Kostenträger für die gesamte Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die B 47 ist eine bedeutende Straßenverbindung, die sowohl dem regionalen als auch dem überregionalen Verkehr in West–Ost–Richtung dient.

Die B 47 verläuft vor allem zwischen Worms und Bensheim relativ zügig mit geradliniger Linienführung und geringer Gradientenneigung. Sie wird hier auch von dem weiträumigen überregionalen Verkehr als Verbindung zwischen der linksrheinischen BAB 61 in Rheinland-Pfalz und den beiden Autobahnen BAB 67 und BAB 5 in Hessen genutzt und hat deshalb ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Im vorliegenden Entwurfsabschnitt verläuft sie zwischen Bürstadt und Lorsch auf freier Strecke außerhalb einer Ortslage, wobei allerdings der Bürstädter Stadtteil Riedrode am Rande tangiert wird (Abstand ca. 60 m).

Die hohe Verkehrsbelastung von ca. 24.000 KFZ/24h im Analysejahr 2000 führt in dem vorgenannten ca. 3 km langen, geradlinig verlaufenden Streckenabschnitt zu erheblichen Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer, da wegen den nur schwer abzuschätzenden Geschwindigkeiten des Gegenverkehrs Überholvorgänge nicht oder nur mit hohem Unfallrisiko möglich sind.

Da bei diesen hohen Verkehrsbelastungen die erforderlichen Zeitlücken im Verkehrsstrom der durchgehenden B 47 nicht mehr gegeben sind, wird am vorhandenen Anschluss Riedrode der Abfluss der Verkehrsmengen vor allem beim Einbiegen in östliche Richtung (nach Bensheim) erheblich behindert.

Obwohl die B 47 bislang nur zweistreifig ausgebaut ist, verursacht sie eine starke Trennwirkung und stellt für die Fußgänger und Radfahrer ein kaum zu überwindendes Hindernis dar. Derzeit besteht im Bereich Riedrode und damit auch von dem nördlich der Bahnstrecke Worms – Bensheim verlaufenden Fernradweg R 9 aus kein gesicherter, barrierefreier Zugang zu dem südlichen Naherholungsgebiet Lorsch Wald.

Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Abhilfe soll der vorgesehene Ausbau im Streckenabschnitt östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch im Zuge der B 47 schaffen, der außerhalb bebauter Gebiete als anbaufreie vierstreifige Straße mit maßgebender Verbindungsfunktion geplant ist.

Auf der Grundlage des Bedarfsplanes, der verkehrlichen Bestätigung in der Verkehrsuntersuchung, der vorhandenen Streckencharakteristik und der angestrebten Funktion der B 47 als Querverbindung zwischen den Autobahnen A 61 und A 67/A 5 ist ein **vierstreifiger Ausbauquerschnitt** nach Auffassung des ASV unabdingbar.

Der Verkehrswert des Ausbaus ist nach Prognoseberechnungen sehr hoch. Gemäß *Verkehrsuntersuchung B 47, 4-streifiger Ausbau von OU Bürstadt bis AS Lorsch vom Dezember 2006* sind im Ausbauabschnitt im Prognosejahr 2020 ca. 36.500 KFZ/24h zu erwarten

Zusammenfassung der Planungsentwicklung

Historie

Die Planung der in West-Ost-Richtung verlaufenden B 47 hat schon eine lange Tradition. Bereits 1965 beschlossen die Straßenbauverwaltungen Rheinland-Pfalz und Hessen einen vierstreifigen Ausbau der B 47 mit einer entsprechenden Verbreiterung der bestehenden Rheinbrücke bei Worms. Das für diese Trassenführung in den Jahren 1969/70 durchgeführte Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG wurde am 26.05.1970 vom Bundesminister für Verkehr abgeschlossen.

Die Planung der B 47 im Bereich der Ausbaustrecke zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch war bzw. ist Gegenstand folgender Gesetze, Untersuchungen und Verfahren:

- Bedarfspläne für Bundesfernstraßen 1971 – 1985 einschließlich Fortschreibungen.
- Verfahren zur Bestimmung der Linie gemäß § 16 BFStrG.
Die Linienführung wurde für einen vierstreifigen Ausbau der B 47 von Rheinland-Pfalz (Worms) – Hessen (Bensheim) mit einer entsprechenden Verbreiterung der bestehenden Rheinbrücke Worms vom BMV mit Erlass vom 26.05.1970 bestimmt.
- Regionaler Raumordnungsplan Südhessen 1995.
Der vierstreifige Ausbau der B 47 im Streckenabschnitt zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch ist als Planungshinweis enthalten.
- Regionalplanung Südhessen 2000.
Der vierstreifige Ausbau der B 47 im Streckenabschnitt zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch ist als Planungshinweis enthalten.
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Beschluss des Deutschen Bundestages vom 01. 07. 2004 zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 5. FStr AbÄndG).
In diesem derzeit gültigen Bedarfsplan ist der vierstreifige Ausbau als Maßnahme „B 47; östlich OU Bürstadt – westlich Lorsch“ in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ enthalten.
- Mittelfristiges Planungs- und Bauprogramm Bund 2008 – 2013 des Landes Hessen.
Das Projekt „B 47; o. OU Bürstadt – w. Lorsch“ (2. Fahrbahn) im Zuge der B 47 ist hier ausgewiesen und stellt somit für das ASV Bensheim einen uneingeschränkten Planungsauftrag dar.
- Prioritäre Maßnahmen an bestehenden Straßen und Wasserschutzgebieten (Bestwag-Maßnahmen). Das Projekt „4-streifiger Ausbau B 47; o. OU Bürstadt – w. Lorsch“ ist in der sogenannten „6er-Liste“ aufgeführt. In Anbetracht der sehr hohen Verkehrsbelastung besteht aus der Sicht der Verkehrsplanung umgehender Handlungsbedarf.

I.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Im Rahmen der im Auftrag des BMVBS kontinuierlich alle fünf Jahre bundesweit im klassifizierten Straßennetz vorzunehmenden manuellen Straßenverkehrszählung (SVZ) wurden im vorliegenden Streckenabschnitt im Zuge der B 47 zwischen Bürstadt und Lorsch an der Zählstelle 318 Zählungen durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Verkehrszählungen sind in der **Anlage 1** dargestellt. Die Aufstellung gibt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres (Mo. – So.) in KFZ/24h in den Jahren 1990 – 2005 an und zeigt sowohl die

Entwicklung der Gesamtverkehrsbelastung als auch die Güterverkehrs- und Schwerverkehrsanteile in diesem Zeitabschnitt.

Die aktuellen Verkehrszahlen des durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTV_w) (Mo. – Sa.) außerhalb der Urlaubszeit für das Jahr 2005 betragen an der Zählstelle Nr. 318 zwischen der Einmündung Riedrode und der Anschlussstelle B 47/A 67 in Lorsch 24.049 KFZ/24h.

Die Verkehrsbelastungen im Analysefall (DTV_w 2000) sind als Werktagsverkehr von Mo. – Sa. für das Jahr 2000 im Straßennetz des Jahres 2005 großräumig für den Planungsraum in der **Anlage 2** bzw. im Detail für Riedrode in der **Anlage 3** darstellt. In der nachfolgenden Tabelle 1 sind für ausgewählte Vergleichsquerschnitte die Verkehrsbelastungen 2000 angegeben. Die Lage der Vergleichsquerschnitte VQ sind der **Anlage 4** zu entnehmen.

Tabelle: Verkehrsbelastungen 2000 in Kfz/24 und Lkw/24h

lfd. Nr.	Straße	Lage	Kfz/24h	Lkw/24h
VQ 1	B 44	Südöstlich Gernsheim	11.500	1.250
VQ 2a	B 44	Klein-Rohrheim	9.300	1.090
VQ 3+3a	L 3111+ B 44	Groß-Rohrheim Nord	10.200	1.240
VQ 4	B 44	Ortsumgehung Biblis	7.000	590
VQ 5	B 44	nördlich Bobstadt	8.100	740
VQ 6	B 44	nördlich Bürstadt	9.800	700
VQ 7	B 44	nördlich Lampertheim	18.800	1.430
VQ 8	B 47	Rheinbrücke	29.200	3.420
VQ 9	B 47	westliche OD Rosengarten	23.000	2.670
VQ 10	L 3110	südöstlich Rosengarten	8.200	410
VQ 11	B 47	östlich Rosengarten	13.200	2.250
VQ 12	B 47	Ortsumgehung Bürstadt	20.300	2.560
VQ 13	B 47	östlich Riedrode	24.200	2.920
VQ 14	B 47	westlich Lorsch	21.200	2.810

Die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken im Zuge der B 47 liegen deutlich über 10.000 Kfz/24h. Die eingeschränkten Möglichkeiten zur Rheinquerung erzeugen auf der B 47 hohe Verkehrsbelastungen, die im Streckenabschnitt zwischen der Ortsumgehung Bürstadt und der Anschlussstelle Lorsch rund 24.000 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von rund 12 % betragen. Die höchsten Belastungen an den betrachteten Vergleichsquerschnitten gibt es mit knapp 30.000 Kfz/24h auf der Rheinbrücke Worms.

Die hohe Verkehrsbelastung von ca. 24.000 KFZ/24h im Analysejahr 2000 im vorgenannten Ausbauabschnitt führt in dem ca. 3 km langen, geradlinigen zweistreifigen Streckenverlauf zu erheblichen Beeinträchtigungen aller Verkehrsteilnehmer.

Aus verkehrlicher Sicht und zur Beseitigung der o.g. Mängel ist der vierstreifige Ausbau der B 47 im Streckenabschnitt zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch dringend erforderlich.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Steigerung der Verkehrsqualität, die Schaffung einer leistungsfähigen Bundesstraße 47, die eine möglichst behinderungsfreie Abwicklung des Straßenverkehrs gewährleistet und die Herstellung einer sicheren, planfreien Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Riedrode sind die Hauptziele der hier verfolgten Maßnahme.

I.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Raumordnerischer Bedarf und Zielvorgaben

Die Gemarkung der südhessischen Stadt Bürstadt wird im Westen durch den Lampertheimer Stadtteil Rosengarten, im Süden durch die Gemarkungsgrenze von Lampertheim, im Osten von Lorsch, im Norden von Bibliser und im Nordosten von Einhausener Gemarkungsgebiet begrenzt.

Der östlich von Bürstadt liegende Stadtteil Riedrode ist im Zuge der B 47 etwa 10km östlich von Worms und ca. 10 km westlich von Bensheim gelegen.

Die genaue Lage von Bürstadt sowie seines Stadtteils Riedrode im regionalen Zusammenhang ist der **Anlage 5** zu entnehmen.

Raumordnerische Entwicklungsziele sind im aktuellen *Regionalplan Südhessen 2000*, der am 22. 08. 2004 durch die Hess. Landesregierung neu genehmigt wurde, enthalten.

Gemäß diesem Regionalplan Südhessen 2000 wird die Planungsregion Südhessen in die Strukturräume „ländlicher Raum“ und „Ordnungsraum“, letzterer wieder in „Verdichtungsraum“ und angrenzende „Randgebiete“ aufgeteilt. Das Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet bilden als Zentralbereich des Ordnungsraums den zusammenhängenden „Verdichtungsraum“ mit den Städten Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Lorsch, Bürstadt, Lampertheim und Viernheim. Der übrige Ordnungsraum umgibt den „Verdichtungsraum“ und hat für diesen Ergänzungs- und Entlastungsfunktionen. Als „ländlicher Raum“ wird der außerhalb des Ordnungsraums gelegene Bereich bezeichnet.

Eine wesentliche Grundlage für die funktionale Gliederung der Straßen des überörtlichen Verkehrs bilden die von der Raumordnung und Landesplanung vorgegebenen „zentralen Orte“, wobei die Verbindung zwischen diesen Orten gestärkt werden soll.

Die Stadt Bürstadt ist im *Regionalplan Südhessen* als Mittelzentrum im Verdichtungsraum dargestellt und soll somit den gehobenen Bedarf der Bevölkerung in Kooperation mit benachbarten, gleichwertigen Zentren decken. Dies sind hier Viernheim, Lorsch, Bensheim, Heppenheim und Lampertheim.

Die Funktion eines Oberzentrums kommt den nahegelegenen Städten in den benachbarten Bundesländern zu. Es sind dies Worms (Rheinland-Pfalz) im Westen und Mannheim (Baden-Württemberg) im Süden von Bürstadt, in denen Einrich-

tungen mit hohem Zentralitätsgrad vorhanden sind. Das nächstgelegene Oberzentrum in Hessen ist Darmstadt, was jedoch aufgrund der größeren Entfernung (Luftlinienentfernung ca. 32 km) nur geringe Bedeutung für die Bürstädter Bürger hat (siehe Anlage 5).

Entlang von Verkehrsachsen sollen die Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot vorrangig erhalten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse einer nachhaltigen Regionalentwicklung funktionsgerecht weiterentwickelt werden. In diesen Achsen sollen Erhalt, Ausbau, ggf. auch Schaffung und Reaktivierung überörtlich bedeutender Verkehrsinfrastruktur vorrangig stattfinden.

Der Regionalplan unterscheidet folgende zwei Typen von Verkehrsachsen, die sich ganz oder abschnittsweise überlagern können. Dies sind:

- Regionalachsen
- Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Als Regionalachse wird im Regionalplan Südhessen 2000, **und dem zur Genehmigung der Hess. Landesregierung vorliegenden Regionalplan Südhessen/RegFNP*, ausgewiesen: Frankfurt – Groß-Gerau – Gernsheim – Worms/Mannheim.

In den Regionalachsen sollen, auch Regionsgrenzen überschreitend, der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Achsen sollen erhalten, ausgebaut oder geschaffen werden.

Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sind sowohl die Bürstadt tangierende Bundesstraße B 44 von Frankfurt über Groß-Gerau im Norden nach Mannheim im Süden als auch die Bundesstraße 47, die sowohl Bürstadt als auch den Stadtteil Riedrode tangiert und Worms im Westen mit Lorsch und Bensheim im Osten verbindet.

In den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen soll die verkehrliche Vernetzung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden. Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten oder geschaffen werden.

Die vorhandene Regionalbahn Worms-Bensheim mit Bahnhof Bürstadt und Haltepunkt Riedrode gehört zum Grundangebot der vorzuhaltenden Streckeninfrastruktur der DB Netz AG. Der Schienenpersonennahverkehr ist durch den VRN langfristig bestellt. Ab dem Jahr 2010 ist eine Modernisierung der Strecke mit Anhebung der Höchstgeschwindigkeit zur Verkürzung der Reisezeit vorgesehen.

Die Einbindung der Planungsregion Südhessen in das nationale und europäische Verkehrsnetz erfordert trotz Präferenz der Schiene ein leistungsfähiges Netz von Fernverkehrs- und regionalen Straßen. Der Ausbau des Verkehrswegenetzes und die Verkehrsabwicklung ist auf eine optimale Verkehrsbedienung im Personen- und Güterverkehr auszurichten und die Verkehrsbeziehungen zwischen Verdichtungsgebieten und ihren Einzugsbereichen sind zu verbessern.

Lückenschlüsse sollen sowohl im regionalen Schienennetz als auch im Straßen-
netz realisiert werden.

Ortsumgehungen sind dann vorzusehen, wenn eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen erforderlich ist und diese Verbesserung nur auf diesem Weg erreicht werden kann.

Zur Verminderung von Lärmimmissionen verkehrsreicher Bundes-, Landes- und sonstiger Straßen sind, insbesondere entlang von Wohngebieten, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Bei Straßenneubau ist die Rekultivierung oder der Rückbau entlasteter Straßenabschnitte anzustreben.

Diesen raumordnerischen Grundsätzen kommt der vorgesehene vierstreifige Ausbau der B 47 als Lückenschluss im Streckenabschnitt östlich der OU Bürstadt bis westlich Lorsch nach, weil durch ihn dem hohen Verkehrsaufkommen und der

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Mittelzentren im Verdichtungsraum Rhein - Main und Rhein - Neckar sowie deren Anbindung an das überregionale Autobahnnetz Rechnung getragen wird.

Städtebaulicher Bedarf und Zielvorgaben

Wie bereits beschrieben wird der Stadtteil Riedrode von der B 47 tangiert, so dass hier die Wohnqualität beeinträchtigt wird. Darüber hinaus verursacht die B 47 eine starke Trennwirkung und stellt für die Fußgänger und Radfahrer ein nur schwer zu überwindendes Hindernis dar.

Nach dem Regionalplan Südhessen 2000, **und dem zur Genehmigung der Hess. Landesregierung vorliegenden Regionalplan Südhessen/RegFNP*, sind in Bürstadt Zuwächse der Siedlungsentwicklung geplant, welche die Eigenentwicklung übersteigen. Insgesamt wurde für Bürstadt ein max. Bedarf an Wohnsiedlungsfläche von 32 ha **(22 ha)* ermittelt.

Dieser vorhandene Bedarf soll vorrangig im zentralen Stadtbereich innerhalb der „Siedlungsfläche Bestand“ oder, wenn dort keine Flächen mehr vorhanden sind, innerhalb der „Siedlungsfläche Zuwachs“ gedeckt werden.

Für den Stadtteil Riedrode werden keine Siedlungserweiterungsflächen vorgesehen. Es darf jedoch eine Siedlungsentwicklung in der Größenordnung der Eigenentwicklung stattfinden. Flächen hierfür sind zwar nicht ausgewiesen, jedoch gibt der *Regionalplan Südhessen* vor, dass die Wohnbauflächen dann am Rande der Ortslage zu Lasten der Bereiche für Landschaftsnutzung und Landschaftspflege **(Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft)* vorgesehen werden sollen.

Stärkung der Wirtschaftskraft

Im *Regionalplan Südhessen* wird der Stadt Bürstadt für die Ansiedlung von Betrieben eine in den „Bereichen für Industrie- und Gewerbe, Bestand und Zuwachs“ ausgewiesene Fläche von **13 ha* zugestanden.

Im Bürstädter Stadtteil Riedrode selbst ist bislang kein größeres Gewerbe vorhanden und auch nicht vorgesehen.

Nach Fertigstellung des vorgesehenen vierstreifigen Ausbaus der B 47 im Streckenabschnitt östlich der OU Bürstadt bis westlich Lorsch werden Transportkosten gesenkt und die Fahrzeit verkürzt. Darüber hinaus werden die Erreichbarkeit bzw. Anbindung an das überregionale Straßennetz, als nach wie vor wichtigster Standortfaktor für die Wirtschaft, maßgeblich verbessert.

I.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen

Aufgrund der vorliegenden hohen Verkehrsbelastung von ca. 24.000 KFZ/24h und der sich daraus entwickelten Verkehrsverhältnisse im Streckenabschnitt östlich der OU Bürstadt bis westlich Lorsch, die durch Behinderungen wegen fehlenden Überholmöglichkeiten langsamer Fahrzeuge, Lärm- und Abgasbelastungen und die ständige Gefährdung sowohl der Verkehrsteilnehmer im Zuge der B 47 als auch der im Bereich Riedrode ungesichert kreuzenden Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet sind, ist der vierstreifige Ausbau dringend erforderlich.

Nach der *RAS-N (Richtlinien für die Anlage von Straßen - Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes)* ergibt sich für den vierstreifigen Ausbau der B 47 im Streckenabschnitt zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch eine Einstufung in die Straßenkategorie A II. Hierbei handelt es sich um eine überregionale/regionale Straßenverbindung mit maßgebender Verbindungsfunktion, die außerhalb bebauter Gebiete geführt wird und die anbaufrei ist.

Den einzelnen Straßenkategorien werden bestimmte Verkehrsqualitäten zugewiesen. Als Maßstab der Verkehrsqualität dient die angestrebte mittlere PKW-Reisegeschwindigkeit = Sollgeschwindigkeit = Bemessungsgeschwindigkeit. Sie ist in der KG A II gem. Bild 9 der *RAS-N* ⁽⁸⁸⁾ zwischen 60 und 90 km/h zu wählen und wird hier mit 90 km/h angesetzt.

Die Entwurfsgeschwindigkeit V_e für grundlegende entwurfstechnische Regelungen beträgt gem. Bild 11 der *RAS-N* bei der Straßenkategorie A II, zweibahnigem Querschnitt, planfreien Knotenpunkten und einer zul. Geschwindigkeit ≤ 100 km/h für den allgemeinen Verkehr zwischen 80 und 90 km/h und wird hier mit $V_e = 90$ km/h festgelegt.

Prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung

Wie erläutert, erstellte das Ing. – Büro SSP Consult im Jahre 2006 die Verkehrsuntersuchung *B 47, 4-streifiger Ausbau von OU Bürstadt bis AS Lorsch*.

Die hierbei ermittelten Analyse-Verkehrsbelastungen sind im Netz 2005 für den Planungsraum als **Analysefall 2000** der **Anlage 2** und als großmaßstäblicher Ausschnitt im Bereich Riedrode der **Anlage 3** zu entnehmen. **Anlage 4** zeigt die Lage der Vergleichsquerschnitte.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet für das **Prognosejahr 2020** wird maßgeblich bestimmt durch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie durch das allgemeine Verkehrsverhalten. Die Prognose der Verkehrsentwicklung für jede Quelle-Ziel-Relation (getrennt nach Personen- und Güterverkehr) wurde mit Hilfe eines Zuwachsfaktorenmodells ermittelt. Diese Zuwachsfaktoren basieren auf den vom HLSV für 2020 zur Verfügung gestellten Entwicklungen der Strukturdaten für Einwohner und Beschäftigte. Insgesamt ergibt sich für den Planungsraum eine Zunahme des Personenverkehrs um rund 17% und des Güterverkehrs um rund 24%.

Bezugsfall (2020)

Grundlage und damit Vergleichsfall für die verkehrliche Wirkungsermittlung in den Planfällen ist der Bezugsfall 2020. Dieser berücksichtigt das Straßenverkehrsnetz 2005 und die festdisponierten und indisponiblen Vorhaben sowie die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, deren Realisierung bis zum Jahr 2020 anzunehmen ist, sowie lokale Maßnahmen.

Im unmittelbaren Planungsraum sind dies

- die Ortsumgehung Bobstadt (B 44),
- die Ortsumgehung Groß-Rohrheim (B 44),
- die Ortsumgehung Klein-Rohrheim (B 44)
- der Neubau der zweiten Rheinbrücke (B 47) Worms
- 4-streifiger Ausbau der OU Bürstadt
- 6-streifiger Ausbau der A 67

Planfall 3 (2020) – maßgeblicher Planfall -

Beim Planfall 3 wird die geplante Ortsumgehung Rosengarten einschließlich des kompletten vierstreifigen Ausbaus der B 47 zwischen Worms und der Anschlussstelle Lorsch hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht.

Die in diesem Planfall für ausgewählte Vergleichsquerschnitte zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in der nachfolgenden **Tabelle** denen des Bezugsfalls gegenübergestellt.

Tabelle 5: Verkehrsbelastungen 2020 im Planfall 3 und Differenzen zum Bezugsfall 2020
(zur Lage der Vergleichsquerschnitte VQ siehe Anlage 4)

Ifd. Nr.	Straße	Lage	Planfall 3	Bezug 2020	Differenz PF 3-Bezug
VQ 1	B 44	Südöstlich Gernsheim	12.500	13.400	- 900
VQ 2	B 44	Östlich Klein-Rohrheim	12.700	13.700	- 1.000
VQ 3	B 44	Östlich Groß-Rohrheim	12.800	16.000	- 3.200
VQ 4	B 44	Ortsumgehung Biblis	9.200	11.000	- 1.800
VQ 5	B 44	nördlich Bobstadt	12.100	13.300	- 1.200
VQ 6	B 44	nördlich Bürstadt	15.300	14.700	+ 600
VQ 7	B 44	nördlich Lampertheim	24.100	23.200	+ 900
VQ 8	B 47	Rheinbrücke	38.400	34.800	+ 3.600

VQ 9	B 47	westlich Rosengarten	33.000 (OU)	27.700 (OD)	+ 5.300
VQ 10	L 3110	Südöstlich Rosengarten	11.200	9.100	+ 2.100
VQ 11	B 47	Östlich Rosengarten	19.800	16.800	+ 3.000
VQ 12	B 47	Ortsumgehung Bürstadt	32.000	23.300	+ 8.700
VQ 13	B 47	östlich Riedrode	35.800	26.800	+ 9.000
VQ 14	B 47	westlich Lorsch	31.500	23.900	+ 7.600

Durch die Ortsumgehung Rosengarten in Verbindung mit dem kompletten Vollausbau der B 47 nimmt die Verkehrsbelastung auf der B 47 gegenüber dem Bezugsfall deutlich zu.

Östlich von Riedrode erhöht sie sich um mehr als 30% (+9.000 Kfz/24h an VQ 13). Dieser Verkehr fährt im Bezugsfall z.T. kleinräumig über die L 3110 und die L 3261, z.T. auch großräumig über andere Rheinbrücken wie z.B. die A 6 (-3.000 Kfz/24h).

Im vorliegenden Streckenabschnitt zwischen östlich der OU Bürstadt und westlich Lorsch wird die B 47 mit 35.800 Kfz/24h (davon 4.370 Lkw/24h) belastet.

Die im Planfall 3a untersuchten verkehrlichen Wirkungen (Ausfahrt Riedrode), vor allem der **von der Stadt Bürstadt und dem Kreis Bergstraße (ÖPNV) geforderte Ausfahrt**, ist sowohl für die Verkehrsteilnehmer des Stadtteils Riedrode als auch für den straßengebundenen ÖPNV (Buslinien BRN 642 und BRN 643) von Bedeutung, weil sonst pro Fahrt eine ca. 2 km längere Fahrtstrecke mit entsprechendem Fahrzeitverlust über die AS Bürstadt-Ost unumgänglich wäre.

Beim Vergleich dieser (Planfall 3a mit Ausfahrt) mit (Planfall 3 ohne Ausfahrt) ist zu erkennen, dass ca. 500 Kfz/24h die Ausfahrt nutzen, um von der nördlichen Richtungsfahrbahn der B 47 in Richtung Riedrode abzubiegen.

Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes

Die notwendige Verbesserung der in Ziffer 2.2 geschilderten unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Zuge der Bundesstraße 47 und hier insbesondere im Streckenabschnitt zwischen Bürstadt und Lorsch, ist durch die Verwirklichung der beiliegenden Planung zu erreichen. Erst durch den vierstreifigen Ausbau wird es möglich, die derzeit vorhandenen negativen Beeinträchtigungen zu minimieren, den Trinkwasserschutz zu erhöhen, die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu steigern und dadurch insgesamt die Lebensqualität der Verkehrsteilnehmer und der Anlieger (Riedrode) zu verbessern.

Es wird deutlich, dass der vierstreifige Ausbau der B 47 vor allem Verkehre in westöstlicher Relation zwischen Worms und der A 67 Anschlussstelle Lorsch bündelt und die Landesstraßen L 3111 und L 3260 entlastet. Die Differenzbelastungen des dem RE - Vorentwurf zu Grunde liegenden Planfall 3a mit dem Bezugsfall zeigen die durch den vierstreifigen Ausbau verursachten Änderungen der Straßennetzbelastungen im Bereich zwischen Bürstadt und Lorsch auf.

Anschluss an das überregionale Straßennetz außerhalb der Region

Die Bundesstraße 47 verbindet das Rheintal über das Ried und die Bergstraße mit dem Odenwald und dem Maintal und vernetzt die rheinland-pfälzische Stadt Worms mit den auf hessischem Gebiet liegenden Mittelzentren Bürstadt, Lorsch, Bensheim, Michelstadt, Erbach und den bayrischen Städten Amorbach und Walldürn.

Über die Autobahnanschlussstelle Worms besteht eine unmittelbare Anbindung der B 47 an die Bundesautobahn BAB 61 Hockenheimer Dreieck – Koblenz, über die Anschlussstelle Lorsch eine Anbindung an die BAB 67 Viernheimer Dreieck – Mönchhof Dreieck und über die Anschlussstelle Bensheim eine Anbindung an die BAB 5 Basel - Heidelberg – Frankfurt – Bad Hersfeld. Im Streckenabschnitt zwischen Worms und Bensheim wird die B 47 vor allem von dem weiträumigen überregionalen Verkehr als Verbindung zwischen der linksrheinischen BAB 61 in Rheinland-Pfalz und den beiden Autobahnen BAB 67 und BAB 5 in Hessen genutzt.

Schließung von Netzlücken

Der vorliegende Entwurf umfasst die Planung des vierstreifigen Ausbaus der B 47 im Streckenabschnitt von Bau – km 0 + 000 bis Bau – km 3 + 040. Diese ca. 3 km lange Ausbaubau-strecke schließt die Netzlücke zwischen dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss der OU Bürstadt (vierstreifig) im Westen und der vorhandenen vierstreifigen OU Lorsch im Osten.

Mit Datum vom 26.03.2010 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Lückenschluss des vierstreifigen Ausbaus der B 47 den Sichtvermerk erteilt.

I.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verbesserung der Lärm- und Abgassituation

Lärm

Die Lärmemissionen einer Straße hängen primär von der Verkehrsstärke, dem Lkw – Anteil und den durchschnittlichen gefahrenen Geschwindigkeiten ab. Der Schallpegel nimmt grundsätzlich mit zunehmender Entfernung von der Straße ab, wobei vor allem die Lage der Trasse (Damm-, Einschnitts- oder Gleichlage), der vorhandene Bewuchs und evtl. vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen von Bedeutung sind. Lärm ist in erster Linie ein für den Menschen belastender Umweltfaktor. Dies gilt insbesondere in Wohngebieten und Erholungsräumen. Minderung des psychischen und physischen Wohlbefindens bis hin zu Kreislauf-erkrankungen und Gehörschäden sowie eine deutliche Störung von Erholung und Entspannung können die Folge sein.

Die B 47 stellt ein linienhaftes Belastungsband im Bereich des Stadtteils Riedrode mit Verkehrsmengen im Analysefall 2000 von ca. 24.000 KFZ/24h (DTVw 2000) dar.

Die schalltechnische Berechnung ergab, dass bei freier Schallausbreitung (ohne aktiven Lärmschutz) an 138 Wohngebäuden mit insgesamt 200 Wohneinheiten (WE) und 71 Außenwohnbereichen (AWB), die maßgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht eingehalten werden und somit Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung erforderlich werden. Bis auf das o. g. Gebäude „Am Sportplatz 15“ (zu Wohnzwecken genutztes ehem. Bahnwärterhäuschen) treten alle Grenzwertüberschreitungen im Ortsbereich von Riedrode auf, so dass hier eine ca. 840 m lange und bis zu 6,50 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen ist. Für das Gebäude „Am Sportplatz 15“ kommt, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit der Kosten, nur passiver Lärmschutz in Betracht.

Abgase

Mit dem allgem. Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/2005, Umweltschutz; Luftreinhaltung (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen), vom Mai 2005 wurde das *Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02), geänderte Fassung 2005*, für die Abschätzung der Schadstoffbelastungen an Bundesfernstraßen, an Landesstraßen und an Kreisstraßen eingeführt. Die Immissionsabschätzung der Luftschadstoffbelastungen für die geplante vierstreifige Ausbaumaßnahme der B 47 zwischen Bürstadt und Lorsch wurde gemäß dem v. g. Merkblatt mit dem PC-Berechnungsverfahren Version 6.0 vom 26.04.2005 durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass alle Luftschadstoffe bereits am Fahrbahnrand der Ausbaustrecke unter den Beurteilungswerten liegen. Es liegen hier hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung äußerst günstige Bedingungen vor, so dass weder eine Gefahr für die menschliche Gesundheit noch eine übermäßige Belastung der angrenzenden Flächen gegeben ist.

Die Vorbelastungswerte sind weitaus größer als die infolge des Straßenausbaus zu erwartenden Zusatzbelastungen und die verkehrlich bedingten Zusatzbelastungen nehmen mit steigenden Abständen vom Fahrbahnrand relativ schnell ab.

Trassenvarianten

In einem Abstimmungstermin beim Regierungspräsidium in Darmstadt wurde die Maßnahme „B 47; östlich OU Bürstadt – westlich Lorsch“ von der Oberen Landesplanungsbehörde als „nicht raumbedeutsam“ bewertet, so dass kein Raumordnungsverfahren (ROV) erforderlich war.

Es wurden insgesamt **fünf Trassenvarianten** mit einem **vierstreifigen Ausbauquerschnitt der B 47 (RQ 26)** entwickelt und in diversen projektbegleitenden Arbeitskreissitzungen vorgestellt und diskutiert.

I.6 Beurteilung der einzelnen Trassen – Varianten (Variante 1-5)

Wie in Kapitel 2.1.1 und 3.1 bereits ausgeführt werden im Rahmen dieser aktuellen RE–Entwurfserstellung bei der nachfolgenden Abwägung alle in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt.

Um die Vor- und Nachteile gegenüber der Situation bei Verzicht auf die Maßnahme abschätzen zu können, wurde auch eine Nullvariante ohne Ausbau der B 47 (Planfall PO) und eine dreistreifige Ausbauvarianten der B 47 untersucht und die Auswirkungen in Kapitel 3.1.1 dargelegt. Dabei stellte sich heraus, dass ein vierstreifiger Ausbau der B 47 im Streckenabschnitt zwischen der OU Bürstadt und Lorsch anzustreben und gegenüber der Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes (Nullvariante) oder der dreistreifigen Ausbauvariante vorzuziehen ist.

Alle Ausbauvarianten der B 47 beginnen westlich der derzeitigen Einmündung der K 62 bei Riedrode an der nördlichen Richtungsfahrbahn der OU Bürstadt, schwenken mit einer relativ langgezogenen Wendelinie (S-Kurve) südlich der Bahn (Varianten 4 und 5) bzw. südlich der vorgesehenen Ortsverbindungsstraße (Varianten 1-3) ein und enden im Osten vor der vorh. Forstwegunterführung an der bereits vierstreifig ausgebauten OU Lorsch.

Raumordnung, Städtebau

Raumordnung

Den aufgeführten raumordnerischen Grundsätzen und Entwicklungszielen kommen grundsätzlich alle Varianten im Zuge des Ausbaus der B 47 nach, weil durch sie dem hohen Verkehrsaufkommen und der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Mittelzentren im Verdichtungsraum Rhein - Main und Rhein - Neckar sowie deren Anbindung an das überregionale Autobahnnetz Rechnung getragen wird.

Städtebau

Der städtebauliche Bedarf und die städtebaulichen Zielvorgaben sind vorausgehend aufgeführt.

Der Stadtteil Riedrode ist über Anliegerstraßen erschlossen und wird über die Nibelungenstraße (K 62) anbaufrei an die B 47 Worms-Bensheim angebunden.

Die südlichste Häuserreihe von Riedrode hat einen Abstand von mindestens 60 m (zwei Gebäude nur 35 m) zu der bereits vorhandenen zweistreifigen B 47, die vierstreifig ausgebaut werden soll. Bei allen Trassenvarianten, die im Bereich Riedrode lage- und höhenmäßig fast identisch sind, werden zum Schutz der Wohnbebauung Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Auf Grund der gegebenen Platzverhältnisse (parallel verlaufende Riedbahn Worms – Bensheim und K 62) ist bei der Auswahl des aktiven Lärmschutzes ein Lärmschutzwall auszuschließen und somit eine Lärmschutzwand vorzusehen. Eine Trennwirkung für die Fußgänger und Radfahrer tritt durch die Errichtung einer Lärmschutzwand nicht auf, da eine Querung der B47 an der vorgesehenen neuen Fuß- und Radwegüberführung am Bahnhof möglich ist.

Es wurden drei Lärmschutzvarianten mit unterschiedlichen Wandhöhen untersucht. Sowohl aus städtebaulicher als auch aus schalltechnischer Sicht (Gebot des aktiven Lärmschutzes gem. § 41 (1) BImSchG) und unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Kosten (Gebot der Verhältnismäßigkeit gem. § 41 (2) BImSchG) und des Landschaftsbildes schneidet die Lärmschutzvariante mit einer ca. 840 m langen und bis zu 6,50 m hohen Lärmschutzwand am günstigsten ab und wird zur Vorschlagsvariante.

Zwischen der vorgesehenen Lärmschutzwand und der Bebauung (Taunusstraße, Zum Schlinkenwinkel) verlaufen parallel zur B 47 die Bahnstrecke Worms - Bensheim sowie die K 62. Um zusätzliche Pegelerhöhungen durch auftretende Reflexionen zu vermeiden, wird die Lärmschutzwand zur Anliegerseite hin absorbierend ausgeführt. Bei der zur B47 zugewandten Seite der Lärmschutzwand kann auf eine absorbierende Ausführung verzichtet werden, da sich auf der gegenüberliegenden Seite keine schutzbedürftige Bebauung befindet.

Natur und Landschaft

Insgesamt am günstigsten schneidet aus umweltfachlicher Sicht die **Variante 5** ab, da hier die bestehende zweistreifige B 47 nur auf vier Fahrstreifen erweitert werden muss und auf eine Ortsverbindungsstraße zwischen Riedrode und Lorsch verzichtet werden kann, da die neue vierstreifige B 47 für den allgemeinen Verkehr zugelassen wird, so dass sie auch von langsamen Fahrzeugen genutzt werden darf. Das führt beim Vergleich der fünf untersuchten Varianten zu der geringsten Neuversiegelung und Waldinanspruchnahme, so dass bei dieser Variante auch die Eingriffe in Natur und Landschaft am geringsten und die entsprechenden Beeinträchtigungen und Auswirkungen auf die Flora und das Landschaftsbild am günstigsten sind. Auch die Flächenbeanspruchung der Wasserschutzgebiete, des Vogelschutzgebietes, des Schutzwaldes und der regionalplanerisch ausgewiesenen Flächen „Regionaler Grünzug“ und „Bereich für die Grundwassersicherung“ ist im Falle der Variante 5 am geringsten.

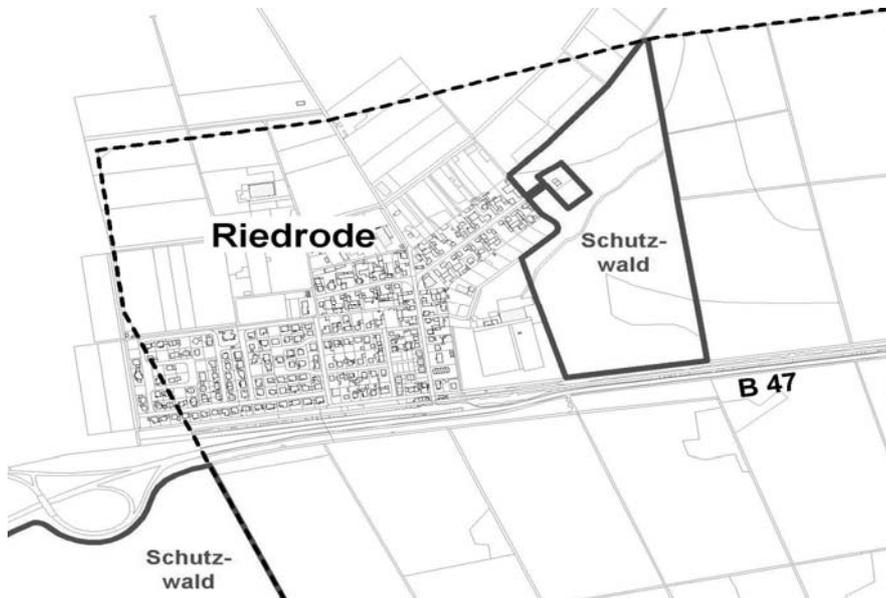
Land- und Forstwirtschaft

Landwirtschaft

Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden von keiner Variante beeinträchtigt.

Forstwirtschaft

Das Untersuchungsgebiet zwischen Bürstadt-Riedrode und Lorsch weist südlich und nördlich der derzeitigen zweistreifigen B 47 Gehölz- und Waldbestände mit z. T. sehr unterschiedlichem Struktur- und Artenreichtum auf. Die Bewirtschaftung erfolgt durch das Forstamt Lampertheim



Aus forstwirtschaftlicher Sicht am günstigsten ist die Variante 5 zu bewerten, da hier die Gesamtflächenbeanspruchung des Waldes mit ca. 51.500 m² am geringsten ist. Es folgen die Varianten 3 und 2 während die Varianten 1 und 4 die größten Waldflächen benötigen.

Wassergewinnungsgebiete

Die Flächeninanspruchnahme des Wasserschutzgebietes ist im Falle der Variante 5 am geringsten. Es folgen die Varianten 3 und 2 während die Varianten 1 und 4 die größte in Anspruch genommene Wasserschutzgebietsfläche aufweisen.

Gesamtauswirkung auf bebaute Gebiete in Riedrode

Auf Grund des relativ großen Abstandes zwischen Wohnbebauung und Lärmschutzwand sind keine unzumutbaren Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung (z. B. Sichtbeziehungen) zu erwarten, zumal die vorgesehene Lärmschutzwand zu einer signifikanten Lärmentlastung von teilweise mehr als 10 dB(A) sowohl an den Wohnhäusern als auch im Wohnaußenbereich beiträgt, wobei eine solche Pegelminderung in etwa einer Halbierung der Lautstärke entspricht.

Eine Trennwirkung für die Fußgänger und Radfahrer tritt nach Auffassung der Planungsbehörde durch die Errichtung einer Lärmschutzwand nicht auf, da eine Querung der B47 an der vorgesehenen neuen **Fuß- und Radwegüberführung** am Bahnhof möglich ist und somit eine Verbesserung zur gegenwärtigen Situation gegeben ist.

Da alle Varianten 1–5 im Bereich Riedrode eine annähernd gleiche Lage und Höhe aufweisen und deshalb auch identische Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, gibt es keine unterschiedlichen Auswirkungen auf bebaute Gebiete.

Eine zusätzliche Beeinträchtigung von Wohngebieten durch Schadstoffeintrag infolge des Ausbaus der B 47 zwischen Bürstadt und Lorsch ist bei den Varianten 1–5 nicht zu befürchten, da alle Luftschadstoffe bereits am Fahrbahnrand der Ausbaustrecke unter den Beurteilungswerten liegen, so dass weder eine Gefahr für die menschliche Gesundheit noch eine übermäßige Belastung der angrenzenden Flächen gegeben ist

Flächenbedarf

Für den Bau der jeweiligen Varianten wurden nachfolgende Grunderwerbsflächenansprachen, die vorwiegend zu Lasten der Forstwirtschaft gehen, ermittelt:

- Variante 1: ca. 7,8 ha
- Variante 2: ca. 6,9 ha
- Variante 3: ca. 6,0 ha
- Variante 4: ca. 6,0 ha
- **Variante 5: ca. 4,2 ha**

Die nach Forst- und Naturschutzrecht zusätzlich erforderlich werdenden Flächen für Aufforstungs-, Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in der o.a. Flächenbilanz nicht enthalten.

Aussagen Dritter zur Planung (maßgeblich betreffend Belange Kreis-Bergstraße)

- Der bei der Variante 5, durch den Wegfall der Ortsverbindungsstraße erforderliche Verzicht auf Ausweisung der B 47-Ausbaustrecke als Kraftfahrstraße ist nach Ansicht der Vertreter der Polizei und der Verkehrsbehörde des Kreises Bergstraße unter der Voraussetzung möglich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h vorgesehen wird, da auch langsame Fahrzeuge (insb. landwirtschaftliche Fahrzeuge), diese Straße nutzen werden.
- Von den Landwirten der Region und ihren Berufs- und Behördenvertretern wurde die Forderung nach „freier Befahrbarkeit der vierstreifig ausgebauten B 47 für landwirtschaftliche Fahrzeuge“ erhoben.
- Die Obere Forstbehörde akzeptiert keine Walderhaltungsabgabe und fordert für die erforderliche Waldinanspruchnahme eine Ersatzaufforstung im Verhältnis 1:1.

- Um die Gefahr von Wildunfällen und die Zerschneidungswirkung zu minimieren, fordert das Forstamt Lampertheim generell Wildschutzzäune und die Prüfung, ob die Variante 5 näher an die Bahntrasse gerückt werden kann. In diesem Zusammenhang hält es die ONB für erforderlich zur Minderung und Kompensation der Auswirkungen die Möglichkeit einer Grünbrücke zu prüfen.
- Von der Stadt Bürstadt wird dargelegt, dass eine Querungsmöglichkeit bei Riedrode erforderlich ist, insb. um den Zugang zu den südlich der B 47 gelegenen Erholungsgebieten zu gewährleisten.

I.7 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die geschätzten Investitionskosten (Baulastträgerkosten) der Variante 5 sind mit ca. 13 Mio. € am geringsten, gefolgt von den geringfügig höheren Kosten der Varianten 1-3. Am teuersten ist die Variante 4, da im Zuge des bei dieser Variante erforderlichen Ausbaus des nördlich der Bahn vorhandenen Waldweges zu einer Ortsverbindungsstraße neben den Ausbaukosten zusätzlich die Umlegung einer Gas HD – Leitung mit Kosten von ca. 600.000 € (nach Angaben der HEAG) erforderlich wird.

Die Nutzerkosten und die jährlich anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten sind bei allen Varianten annähernd gleich. Die Wirtschaftlichkeit der vorgesehenen Ausbaumaßnahme ist aus volkswirtschaftlicher Sicht (Gegenüberstellung der Investitionskosten mit den daraus resultierenden Wirkungen) bei allen Varianten gegeben.

I.8 Gewählte Linie

Ergebnis des Abwägungsprozesses (Planungsträger)

Insgesamt schneidet die **Trassenvariante 5** unter Berücksichtigung von umweltfachlichen, verkehrlichen, sicherheitstechnischen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Belangen am **günstigsten** ab, gefolgt von den Varianten 3, 2 und 1.

Schlechter wird die Trassenvariante 4 beurteilt, die als ungünstigste Variante aus der Gesamtabwägung hervorgeht.

II. Fachliche Stellungnahmen

II.1 Raumentwicklung/Rauordnung

Die B 47 ist im Nach dem Regionalplan Südhessen 2000 und dem zur Genehmigung der Hess. Landesregierung vorliegenden Regionalplan Südhessen/RegFNP sowie dem Arbeitsentwurf des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar 2020 als überregionale Verbindung im Funktionalen Straßennetz der Region enthalten. Sie dient der Verbin-

dung zwischen den benachbarten Mittelzentren Bensheim-Lorsch-Bürstadt-Worms sowie der Anbindung der genannten Mittelzentren an das großräumige Straßennetz A 61, A 67 und A 5. Der vierstreifige Ausbau ist aus Sicht der Belange Raumentwicklung/Raumordnung notwendig, damit unter Berücksichtigung der hohen Prognosebelastung die B 47 weiterhin ihre Funktion im Netz der überregionalen Straßenverbindungen erfüllen kann

II.2 Städtebau

Lärmvorsorge

Der Straßenausbauplanung liegt eine schalltechnische Untersuchung zugrunde. Zur Einhaltung der Emissionswerte wurde aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand unmittelbar mit einem Standort, der zwischen der Bahnlinie und nahe der B 47 liegt, geplant. Inwieweit sich damit der reflektierende Bahnlärm negativ auf die Wohnbebauung auswirkt, sollte zusätzlich untersucht werden. Eine Beeinträchtigung des Angebots des ÖPNV-Schieneverkehrs auf dieser Strecke ist zu vermeiden. Bei der Gebietseinstufung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass sich für den Stadtteil Riedrode seitens der Stadt Bürstadt mehrere Bebauungspläne in Aufstellung befinden, die als Art der Nutzung voraussichtlich ein „Allgemeines Wohngebiet“ vorsehen.

Verkehr

Mit dem Ausbau der B 47 entfällt die Zufahrt zum Stadtteil Riedrode von und zur Bundesstraße. Somit muss der LKW- und Busverkehr über die parallel verlaufende Straße erfolgen. Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass die Buslinie Worms – Heppenheim in Riedrode wenden und dann zurück zum Anschlusspunkt Bürstadt-Ost müsse. Hierzu ist zunächst auszuführen, dass in Riedrode kein adäquater Wendeplatz zur Verfügung steht.

II.3 Straßenverkehr

Der vierstreifige Ausbau der B47 zwischen Bürstadt/Ost und Lorsch ist ein Teilstück des vorgesehenen Ausbaues zwischen Worms und Bensheim.

Es handelt sich somit um die konsequente Fortführung der bisherigen bereits bestehenden Planungen und ist als Lückenschluss zu sehen.

Die in den mir zur Verfügung gestellten Unterlagen formulierten Planungsziele können von meiner Seite nachvollzogen werden und sind unter dem Blickpunkt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes, gerade in Hinblick auf das ständig steigende Verkehrsaufkommen und die zentrale Verkehrslage des betroffenen Streckenabschnittes der 47, durch den vierstreifigen Ausbau umsetzbar.

Hinsichtlich der Erhebungen des umgebenden Straßennetzes und möglicher Veränderungen der Verkehrsbelastungen können von meiner Seite keine Einschätzungen vorgenommen werden.

Hinsichtlich der Belange des ÖPNV empfehle ich (nach Rücksprache mit der Abteilung ÖPNV im Hause) dringend eine Prüfung, ob nicht eine Bushaltestelle im Zuge der B47 in Richtung Bensheim im Raum Riedrode eingerichtet werden könnte, da der Umweg für den Bus von ca. 2km deutliche Zeitverzögerungen und Folgekosten mit sich bringt. Aufgrund des vierstreifigen Ausbaues und des teilweise hohen Geschwindigkeitsniveaus müsste hier wohl an eine von der Fahrbahn abgesetzte Haltestelle gedacht werden.

II.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Einrichtung einer Haltestelle auf der B 47 in Fahrtrichtung Bensheim auf Höhe Fußgängerüberführung Riedrode

Die Planungen sehen im Bereich von Riedrode die Einrichtung einer Fußgängerüberführung über die B 47 vor, um deren Bevölkerung den Zugang zum Naherholungsgebiet Lorsch Wald nicht zu versperren bzw. unnötig zu erschweren.

Diese Anlage könnte auch für die Andienung einer neuen Bushaltestelle direkt an der B 47 genutzt werden, die in der Verlängerung der Brücke angeordnet wird.

Das gegenwärtige Verkehrskonzept der Linien 642 und 643 führt bei einer Andienung von Riedrode aus Richtung Bürstadt kommend zu zusätzlichem Zeitbedarf, da bei Fahrten in Richtung Bergstraße eine innerörtliche Wende im Ortskern gefahren und die Weiterfahrt über die Überführung der Anschlussstelle Bürstadt Ost erfolgen muss.

In Anbetracht des stdl. werktäglichen Taktangebotes auf der Linie 643 bzw. des täglichen Schienenergänzungsverkehrs der Linie 642 gehen wir davon aus, dass dies zu Anliegerbeschwerden aus Riedrode aufgrund des dann notwendigen innerörtlichen Wendevorganges führt.

Wir unterbreiten daher den Vorschlag, die Planung um die Bushaltestelle (Ausgestaltung als Busbucht mit entsprechender Aufstellfläche im rückwärtigen Bereich) zu erweitern.

II.5 Brand- und Katastrophenschutz

Es muss auf beiden Seiten der Bundesstraße eine entsprechende Zufahrtsmöglichkeit und Wirtschaftsweg geschaffen werden. Diese sind für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren gemäß DIN 14090 mit einer Mindestfahrbahnbreite von 3,00 m und einer Achslast von 10 to. auszubauen. Bei Zufahrten, die der Feuerwehr dienen, müssen entsprechende Außenradien bei Kurven beachtet werden. (Siehe DIN 14090). Da bei Waldbränden sehr viele Einsatzfahrzeuge auf diesen Strecken unterwegs sind, werden auch Ausweichmöglichkeiten als erforderlich gehalten. Es sollte jeweils auf beiden Seiten in Streckenmitte eine Ausweichfläche geschaffen werden. Nördlich der parallel der B 47 verlaufenden Bahnlinie ist ein Wirtschaftsweg vorhanden, über welchen die Einsatzkräfte dieses Waldgebiet erreichen können. Für Zwecke des Brandeinsatzes sind im Einvernehmen dem Brandschutzaufsichtsdiest und dem Hessenforst in angemessenen Abständen Ausweichstellen für Einsatzfahrzeuge herzustellen.

II.6 Rettungsdienst

Durchführung der Baumaßnahme

Die Straßenbaumaßnahme soll in einem Zuge durchgeführt werden. Eine Unterteilung in Bauabschnitte erscheint nicht zweckmäßig. Die Bauzeit beträgt ca. 1,5 Jahre. Vollsperrungen der B 47 sind wegen der hohen Verkehrsbedeutung möglichst zu vermeiden. Die Ausbaumaßnahme soll deshalb unter Aufrechterhaltung des gesamten Verkehrs (einschl. Schwerverkehr) auf der Bundesstraße durchgeführt werden. Mit Hinblick auf die bauzeitige Verkehrsführung wird die grundsätzliche Unterteilung des Ausbaus in zwei Bauphasen vorgeschlagen.

Die B 47 ist eine elementare Wegeverbindung zwischen Ried und Bergstraße für alle Hilfsdienste. Insbesondere zur Einhaltung gesetzlicher Hilfsfristen sind Vollsperrungen zu vermeiden. Umleitungen könnten nur großräumig eingerichtet werden und würden dem entgegenstehen. Den Rettungsorganisationen muss demnach jederzeit ein „Durchfahren“ im Notfall gewährleistet werden

II.7 Wasser und Naturschutz

Wasser

Die Trassenführung der B47 durch die Wasserschutzgebietszonen II und III der Trinkwassergewinnungsanlagen des Wasserbeschaffungsverbandes Riedgruppe Ost wurde im Vorfeld mit dem ASV, dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie sowie der UWB erörtert; der Ausbau gemäß RiStWag in der Schutzzone II ist durch die vorliegende Planung gewährleistet; in der Schutzzone III ist eine günstigere Lösung auf Grund der Topografie sowie in Ermangelung von Vorflutern nicht darstellbar.

Trotz des im Bereich der Schutzgebiete vorgesehenen Havarieschutzes ist bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen in diesem Bereich besonders darauf zu achten, dass ausgelaufene Gefahrstoffe nicht versickern sondern in den abgedichteten Mulden zurückgehalten werden können. Die Feuerwehren von Bürstadt und Lorsch sind im Interesse des Schutzes des Bodens und damit des Grundwassers entsprechend zu informieren.

Hinsichtlich des Bodenschutzes ist in Wasserschutzgebieten zu beachten, dass Stoffe nur so zwischengelagert und eingebracht werden dürfen, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften wie auch eine schädliche Bodenveränderung nicht zu besorgen ist. Eine Verschlechterung der am Einbauort vorliegenden Bodenqualität ist auszuschließen.

Aufgrund des Standortes (Wasserschutzgebiet Zonen II und III) darf für Auffüllungen nur Bodenmaterial zum Einsatz kommen, das nachweislich im Feststoff wie auch im Eluat die Zuordnungswerte Z 0 der LAGA M 20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln (Mitteilung 20)" einhält oder unterschreitet.

Aufgrund des sensiblen Einbaustandortes (Wasserschutzgebiet) reicht eine Klassifizierung "Naturmaterial" nicht aus. Es ist zwingend auch bei "Naturmaterial" der Nachweis über die Qualität des Materials durch Analysen zu bestätigen.

Naturschutz/Naturschutzbeirat

Die originäre Zuständigkeit für die Prüfung der Naturschutzbelange liegt bei der Oberen Naturschutzbehörde. Die Position des zu beteiligenden Naturschutzbeirats (§ 22 Abs. 2 HAGBNatSchG) ist angefügt.

Im Zuge der Planung für den Ausbau der B 47 zwischen Bürstadt und Lorsch wurden verschiedene Varianten untersucht. Da vorrangig eine Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit erreicht werden soll, die laut Unterlagen nur durch einen 4-spurigen Ausbau bewirkt werden kann, wurden die Nullvariante sowie der 3-spurige Ausbau nicht näher betrachtet. Für den 4-spurigen Ausbau wurden 5 Trassenvarianten untersucht. Es ist zu begrüßen, dass mit der Variante 5 diejenige Variante ausgewählt worden ist, die aus umweltfachlicher Sicht am günstigsten abschneidet. Nichtsdestotrotz kommt es infolge des Ausbaus zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, z.B. durch Versiegelung, Zerschneidung und Inanspruchnahme von Waldflächen. Auch wenn auf Betongleitwände als Mittelbegrenzung verzichtet wird, entfaltet der Ausbau durch die Verbreiterung eine erhebliche Trennwirkung (Zerschneidung) für Tiere. Dieser Aspekt wird in den vorliegenden Unterlagen ausschließlich für die Fledermäuse, nicht aber für andere Tierarten herausgearbeitet (Unterlage 11, S. 91). Wir regen an, diesen Aspekt auch für andere Tierarten stärker herauszuarbeiten und die Notwendigkeit zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Tierarten zu klären.

Bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, bei denen Anpflanzungen von Gehölzen vorgenommen werden sollen, sind ausschließlich heimische und standortgerechte Arten vorzusehen. Da eine entsprechende Gehölzverwendung nicht in allen Maßnahmenblättern (Unterlage 11, S. 100 - 122) enthalten ist, regen wir an, entsprechende Ergänzungen vorzunehmen.

Der Naturschutzbeirat vertritt die Auffassung, dass die Planung mit schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandene Waldstruktur, die als Vogelschutz- und FFH-Gebiet besonderen Schutz genießt, verbunden ist. Die Auswirkungen auf besonders geschützte Arten sind nach Auffassung des Naturschutzbeirats nur unzureichend untersucht, weshalb die geplanten Ausgleichsmaßnahmen viel zu wenig konkreten Bezug zu den geplanten Eingriffen aufweisen.

Forderungen des Naturschutzbeirats:

1. Die Auswirkungen des geplanten Eingriffs auf die nach dem europäischen und deutschen Natur- und Artenschutzrecht besonders geschützten Arten sind detailliert zu untersuchen, um daraus gezielt Ausgleichsmaßnahmen ableiten zu können.
2. Einer Eingriffsminimierung ist insbesondere dadurch Rechnung zu tragen, dass eine ausreichende Anzahl an und Dimensionierung von Durchlässen (für Kleintiere wie Amphibien, Insekten etc.) und Grünbrücken (in erster Linie für größere Säugetiere, aber auch z.B. für Fledermäuse von Bedeutung) als Querungshilfen vorgesehen werden.
Optimale Maßnahmen zur Eingriffsminimierung können zu einer erheblichen Reduzierung von notwendig werdenden Ausgleichsmaßnahmen beitragen.
3. Bei den Ausgleichsmaßnahmen ist besonderes Augenmerk auf die Arten zu richten, die durch den Eingriff Beeinträchtigungen erfahren. Die Ausgleichsplanung ist daran auszurichten, diese Beeinträchtigungen ortsnahe durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren.

II.8 Landwirtschaft - Feldflur / Gebietsagrarausschuss

Durch den geplanten Ausbau der B 47 auf einer Länge von 3 Km zwischen Riedrode und Lorsch werden primär keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen, da die Strecke durch reines Waldgebiet verläuft. Allerdings wird im landschaftspflegerischen Begleitplan mit Eingriffs- und Kompensationsplanung eine Ersatzaufforstung für die Rodungsflächen im Umfang von ca. 8 ha auf einer Ackerfläche nordöstlich von Riedrode vorgeschlagen.

Anregung:

Diese Inanspruchnahme wertvoller Ackerflächen für eine Ersatzaufforstung wird aus der Sicht des Belangs Landwirtschaft abgelehnt. Stattdessen wird vorgeschlagen, den Ausgleich des Waldverlustes durch Erhebung einer Walderhaltungsabgabe vorzunehmen.

Begründung:

Die Landwirtschaftlich genutzten Flächen stehen den Flächenansprüchen für die unterschiedlichsten Flächenbedürfnisse (Siedlung, Verkehr, Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen) mit dem geringsten gesetzlichen Schutz gegenüber. Die Folge davon ist ein überproportionaler Verbrauch von ackerbaulich nutzbarer Fläche im Ballungsraum. Diese Verfahrensweise, die aus landwirtschaftlicher Sicht nicht mehr verantwortbar ist, hat in der Praxis dazu geführt, dass gegenüber dem Verlust an Ackerland die Waldflächen in Deutschland nicht nur relativ, sondern auch absolut zugenommen haben.

Die relative Vorzüglichkeit des Ackerlandes, welches für Ersatzaufforstung vorgesehen ist, kommt durch die Bewertung in der Reichsbodenschätzung mit durchschnittlich 36 Bodenwertpunkten nicht zum Ausdruck. Die Böden sind aufgrund des höheren Sandanteils leicht zu bearbeiten, trocknen nach Niederschlägen schneller ab und erwärmen sich schneller als die schwereren Böden. Sie sind daher für den Sonderkulturanbau besonders geeignet. Die geringere Wasserspeicherkapazität wird durch die Möglichkeit der bedarfsgerechten Feldberegnung kompensiert. Die Ackerflächen sind eben und werden nicht durch Vernässungszonen beeinträchtigt. Die klimatischen Verhältnisse im Rheintal ermöglichen sogar 2 Ernten im Jahr. Dadurch wird die Abhängigkeit von Importen mit langen Transportwegen verringert. Die heimische Erzeugung findet unter anerkannt hohen Qualitäts- und Umweltstandards statt.

Die Nähe zum Ballungsraum erfüllt die Forderung der Verbraucher nach regionalen Produkten mit transparenter Erzeugung und kurzen Transportwegen. Durch den Flächenverlust wird die vorhandene Infrastruktur für Vermarktung und Verarbeitung nachhaltig geschwächt. Der Verlust von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft sowie in den vor- und nachgelagerten Bereichen kommt in den umfangreichen Erläuterungsberichten an keiner Stelle zum Ausdruck. Letztendlich gehen durch die Umwandlung von Ackerland zu Wald Offenland-Lebensräume verloren, deren Verlust in den Planungen nicht zum Ausdruck kommt.

Weitere Forderungen:

Alle Grundstücke müssen nach Durchführung der Maßnahme erreichbar sein.
Landwirtschaftliche Fahrzeuge müssen auf der Bundesstraße fahren dürfen.

- Alle Grundstücke und landwirtschaftlich zu bewirtschaftende Flächen müssen nach Durchführung der Maßnahme ohne Einschränkungen erreichbar sein.
- Verkehrsbeschilderungen und verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Benutzung der Bundesstraße 47 müssen so angeordnet werden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge die Verkehrsanlage in beiden Richtungen ohne Einschränkungen benutzen dürfen.

II.9 Denkmalschutz

Für evtl. Bodendenkmale ist das Landesamt für Denkmalpflege Hessen verantwortlich. Aus der Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde ergeben sich durch die Zuständigkeit für die im Planbereich betroffenen Denkmale keine Anregungen.

II.10 Kreisstraßen

Seitens der Abteilung Kreisstraßen wird der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße 47 zwischen Bürstadt und Lorsch begrüßt.

Die Kreisstraße 62 im Stadtteil Riedrode ist direkt von der geplanten Maßnahme betroffen. Die Kosten für den notwendigen Umbau der plangleichen Einmündung trägt der Baulastträger der Bundesstraße.

Nach dem vorliegenden Umstufungskonzept wird die K62 zwischen NK 6316 026 und NK 6316 25 von km 0,867 bis km 0,930 zur B47 umgestuft und von km 0,930 bis km 0,950 eingezogen und rekultiviert.

Die K62 verbleibt (in veränderter Lage) zwischen NK 6316 019 P neu und NK 6316 026 von km 0,000 bis km 0,876, so dass die Kreisstraßenlänge sich um 74m verringert.

Der Ausbauplanung wird zugestimmt.

III Externe Stellen und Institutionen

Die Stellungnahme der Stadt Bürstadt vom 28. März 2011, die Stellungnahme der Wirtschaftsförderung Kreis Bergstraße GmbH vom 17. März 2011 und des Verbandes Region Rhein-Neckar sind als Anlagen beigefügt.

Anlagen:

Anlage 1 Verkehrsentwicklung (Verkehrszählung)

Anlage 2 Vergleich der Lärmimmissionen vorhandene Belastung und Prognose 2020

Anlage 3 Stellungnahme Wirtschaftsförderung Kreis Bergstraße GmbH

Anlage 4 Stellungnahme des Verbandes Region Rhein-Neckar

Anlage 5 Stellungnahme der Stadt Bürstadt

Von der Vervielfältigung der vollständigen Planfeststellungsunterlagen und deren Einstellung in das Ratsinformationssystem wird auf Grund der großen Datenmenge abgesehen. Die Planfeststellungsunterlagen (2 Ordner) können während der Dienststunden im Büro der Abteilung "Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz" eingesehen werden.