

Informationsvorlage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-0252/1
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: sechsstreifiger Ausbau des Viernheimer Kreuzes auf den Bundesautobahnen 6 und 659 auf dem Hoheitsgebiet des Landes Hessen

Beratungsfolge:

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

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 11. Oktober 2011 folgenden Beschluss gefasst:

Der Kreisausschuss stimmt der Planfeststellung entsprechend der vorliegenden Entwürfe zu. Die Anregungen und Hinweise der Fachabteilungen am Planfeststellungsverfahren (Anhörung) gemäß Ziffer II der Vorlage sind zu beachten.

Die Anregungen der Stadt Viernheim (gemäß Schreiben vom 6./11. Oktober 2011) zur weitergehenden Untersuchung und Ausgestaltung der Maßnahme sollen in die Abwägung des weiteren Verfahrens einfließen.

I. Erläuterung der Planung

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den sechsstreifigen Ausbau des Autobahnkreuzes Viernheim. Die Maßnahme beginnt ca. 1,5 km nördlich des Autobahnkreuzes bei Betr.-km 558+000 und endet ca. 520 m südlich der Landesgrenze Baden-Württemberg / Hessen bei Betr.-km 560+020. Die Baustrecke besitzt somit eine Länge von 2,020 km. Der sich nördlich anschließende Streckenabschnitt der BAB 6 bzw. BAB 67, bis zur Anschlussstelle Lorsch, ist durch das Land Hessen bereits 6-streifig ausgebaut. Für den südlich weiterführenden Teil der BAB 6, bis zu dem Autobahnkreuz Mannheim, besteht ein planfestgestellter Entwurf, dessen Umsetzung mit dem Bau der Neckarbrücke 2003 begonnen wurde. Im Frühjahr 2009 wurden die Baumaßnahmen abgeschlossen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die vorhandene Bundesautobahn (BAB 6) weist, in dem oben beschriebenen Streckenabschnitt, pro Fahrtrichtung lediglich 2 Fahrstreifen auf. Standstreifen sind auf beiden Seiten der BAB 6 vorhanden. Die Einfädelspur der direkten Rampe von Weinheim auf die BAB 6 ist in Bezug auf ihre Länge von 65,00 m nicht richtliniengemäß.

Das Autobahnkreuz liegt in der Trinkwasserschutzgebietszone IIIA des Käfertaler Brunnens. Zurzeit wird das Niederschlagswasser von den Asphaltflächen über das marode Kanalsystem des Autobahnkreuzes in den Kanal der Stadt Mannheim geleitet. Die Aufnahme des Niederschlagswassers von der BAB 6 und der BAB 659, im Bereich des Viernheimer Kreuzes, durch das Kanalsystem der Stadt Mannheim, wurde vertraglich zwischen dem Bund und der Stadt Mannheim in den 60-iger Jahren geregelt. Das städtische Kanalnetz ist jedoch aufgrund von Siedlungserweiterungen ausgelastet, so dass die Stadt Mannheim den Bund als Baulastträger der Autobahn auffordert, die in den 60-iger Jahren vertraglich festgelegte Abflussmenge von 714 l/s einzuhalten.

Das neue Entwässerungskonzept entspricht überwiegend dem vorhandenen System. Durch die Verbreiterung des Straßenquerschnittes der BAB 6, die neuen indirekten Rampen Karlsruhe/Mannheim und Frankfurt/Weinheim und das zusätzliche Fassen des Niederschlagswassers von einem Teil der direkten Rampe Weinheim/Frankfurt erhöht sich die Regenwassermenge auf 800 l/s. Hinsichtlich der hydraulischen Bemessung wird auf den entwässerungstechnischen Entwurf (RE-Unterlage 13, Planfeststellungsunterlage 10, 10/1) verwiesen. Vor der Einleitung in das städtische Kanalnetz wird ein Staukanal (DN 2700) mit integrierter Drosselmesskammer eingebaut, der die Abflussmenge auf 714 l/s begrenzt.

Die A 6 wird, entsprechend des RQ 35,5, sechsspurig ausgebaut. Die Verteiler-, Ein- und Ausfädelspuren werden demzufolge nach außen verschoben und die Brückenbauwerke über die K 4 und die BAB 659 müssen, den veränderten Maßen entsprechend, erneuert werden.

Die beiden indirekten Rampen Frankfurt/Weinheim und Karlsruhe/Mannheim werden neu trassiert, um die Verflechtung mit der, in dem gegenüberliegenden Quadranten liegenden, indirekten Rampe zu vermeiden. Die Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS hat ergeben, dass die Verflechtungsstrecken zwischen den indirekten Rampen bereits in der Analyse an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze stoßen und im Prognosejahr 2015 überlastet sind. Durch die Verlagerung dieser beiden Rampen nach außen, werden vier weitere Brückenbauwerke, zwei über die BAB 659 und je eine über die indirekten Rampen Weinheim/Karlsruhe und Mannheim/Frankfurt, erforderlich. Diese beiden zuletzt genannten Rampen werden in ihrer Lage nur unwesentlich verändert.

Die direkten Rampen werden so kurz wie möglich und in gleicher Breite an den Bestand angebunden. Ausnahme hiervon ist die bereits oben erwähnte direkte Rampe von Weinheim auf die BAB 6 Richtung Frankfurt, die leicht nach Süden verschoben wird, um einen tangentialen Anschluss der Einfädelspur zu gewährleisten. Der Einfahrtstyp entspricht der Standardlösung der RAL-K-2 (Typ E1) mit einspuriger Einfahrt und einer 250 m langen Einfädelspur.

Die Verflechtungstrecken zwischen den beiden indirekten Rampen werden aufgelöst und die Einfahrt auf die BAB 6 von der indirekten Rampe Weinheim/Frankfurt erfolgt ebenfalls mit dem Einfahrtstyp E1 gemäß RAL-K-2. Der Abstand zwischen den beiden Einfädelspuren ist mit 180 m, gem. RAL-K-2, ausreichend dimensioniert.

Entsprechend den planfestgestellten Unterlagen aus Baden-Württemberg ist bei der südlichen Einfahrt des Viernheimer Kreuzes eine doppelte Einfädungsspur (Typ E4) vorgesehen. Ihre Länge beträgt 500 m. Aufgrund dieser Tatsache, wird die indirekte Rampe von Weinheim nach Karlsruhe nicht im Bereich des Zentralbauwerkes auf die BAB A6 geführt, sondern es findet eine Verflechtung mit den Verkehrsströmen der direkten Rampe Mannheim/Karlsruhe statt, bevor über die doppelte Einfädelspur die beiden Verkehrsströme auf die A6 fahren. Der Querschnitt des Zentralbauwerkes UF BAB 659 ist somit asymmetrisch aufgebaut.

Die Autobahnausfahrten auf hessischer und baden-württembergischer Seite werden nach dem Ausfahrtstyp A 3 der RAL-K-2 ausgebaut. D. h. zweistreifige Ausfädelspuren mit Standspur in einer Ausfahrlänge von 500 m.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung

Anfang der 80er Jahre wurde die BAB 67 von Lorsch bis südlich des Viernheimer Dreieckes sechsspurig ausgebaut. 1993 beantragte das Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg das Planfeststellungsverfahren für den 6spurigen Ausbau der BAB 6 von der Landesgrenze bis zu dem Mannheimer Kreuz. 1999 erging der Planfeststellungsbeschluss und 2002 begann die Baumaßnahme mit dem Brückenbauwerk über den Neckar. Die Beseitigung des Engpasses zwischen diesen beiden Streckenabschnitten, sprich das Autobahnkreuz Viernheim, wurde 2003 in das Planungsprogramm des ASV Bensheim aufgenommen. Für die Entwässerung des AK Viernheim schlossen 1961 das damalige Autobahnamt Frankfurt und die Stadt Mannheim einen Vertrag ab, in dem sich die Stadt verpflichtete, unwiderruflich das Niederschlagswasser von dem AK Viernheim in das städtische Entwässerungssystem aufzunehmen. Dafür zahlt die Bundesrepublik Deutschland jährlich ca. 55.000,- € an die Stadt Mannheim. Im Jahre 2000 teilte die Stadt der Straßenbauverwaltung mit, dass aufgrund der Siedlungserweiterung der Stadtgebiete Wallstadt und Vogelstang das Kanalnetz überlastet sei und deshalb die Einleitmenge von dem Viernheimer Kreuz durch ein Rückhaltebauwerk begrenzt werden müsste. Die hydraulische Berechnung ist aus dem gesonderten entwässerungstechnischen Erläuterungsbericht und dem Entwässerungslageplan zu ersehen (RE-Unterlagen 13.1 und 13.2, Planfeststellungsunterlage 10, 10/1).

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Infolge der allgemeinen Verkehrszunahme, insbesondere aber durch die steigende Besiedlungsdichte im Vorfeld der Stadt Mannheim, ist die Verkehrsmenge im vorliegenden Streckenabschnitt durch eine überdurchschnittlich hohe Wachstumsrate gekennzeichnet.

So war der Streckenabschnitt 1985 mit einem DTV85 = 48.308 Kfz/24h und 1990 mit einem DTV90 = 59.252 Kfz/ 24h belastet. Dies ergab ein Zuwachs von 23 % in fünf Jahren. Weitere Zählergebnisse liegen aus den Jahren 1999 und 2002 vor.

DTV99 = 65.000 Kfz/24h

DTV02 = 72.000 Kfz/24h

Zur Hochrechnung der Verkehrszahlen, bezogen auf das Jahr 2015, wurde eine Verkehrsuntersuchung von dem Ingenieurbüro SSP Consult erstellt. Danach würde die Querschnittsbelastung der BAB 6, nördlich des AK Viernheim, bei 92.000 Kfz/24h und südlich bei 95.800 Kfz/24 liegen. Dies bedeutet ein Verkehrszuwachs, im Vergleich zu dem Jahr 2002, von 28 % nördlich bzw. 33 % südlich des AK Viernheim. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 19,26 bzw. 18,85 %. In das Netz mit einbezogen wurden alle Straßenbauvorhaben, die gemäß aktuellem BVW bis zum Jahre 2015 zu erwarten sind. Dazu gehören die 6-streifigen Ausbauten der BAB 67 zwischen dem AK Darmstadt und Lorsch und der BAB 6 zwischen der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg und dem AK Mannheim

Zur Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Verkehrsuntersuchung von dem Ing.- Büro SSP Consult auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Nach diesem Gutachten verändern sich die Verkehrsmengen auf der BAB 6 nördlich des AK Viernheim auf 93.600 Kfz/24h und südlich auf 94.700 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 18,44 nördlich bzw. 17,41 % südlich des Viernheimer Kreuzes. Die Verkehrszahlen zeigen eindeutig, dass zwischen den Prognosehorizonten 2015 und 2020 eine Stagnation des Verkehrsaufkommens am Viernheimer Kreuz zu erwarten ist.

Nachweis der Qualitätsstufe des Viernheimer Kreuzes

Eine Fortschreibung der Leistungsfähigkeitsuntersuchung auf das Prognosejahr 2020 ist nicht notwendig, da die Verkehrszahlen stagnieren, also keine Veränderungen in der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zwischen den Jahren 2015 und 2020 zu erwarten sind. Im beschriebenen Berechnungsverfahren wurde für das Prognosejahr 2015 die Qualitätsstufe des Viernheimer Kreuzes berechnet. Zunächst floss die bestehende Geometrie des Kleeblattes in die Berechnung ein. Lediglich der 6-streifige Ausbau der BAB 6 lag der Berechnung zugrunde. Dabei teilt sich der gesamte Knotenpunkt in folgende einzelne Teilknotenpunkte auf. Dies sind:

- Ausfahrt Hauptfahrbahn (HF) BAB 6 von Norden
- Ausfahrt direkte Rampe BAB 6 nach Mannheim (NF)
- Verflechtungsstrecke (VR1) an Verteilerfahrbahn von Norden
- Verflechtungsstrecke (VR1) an Verteilerfahrbahn von Süden
- Einfahrt direkte Rampe BAB 659 nach Frankfurt (NF)
- Einfahrt auf Hauptfahrbahn (HF) BAB 6 nach Frankfurt

Ergebnis:

Die Berechnung nach HBS 2001 hat ergeben, dass das Viernheimer Kreuz in seiner heutigen Knotenpunktsform trotz des 6-streifigen Ausbaues, bezogen auf das Jahr 2015, in seiner Gesamtheit nur die Qualitätsstufe F erreicht. D. h. in dem vorliegenden Fall, dass die Kapazität einzelner Teilknotenpunkte für längere Zeit-

intervalle keine Reserven mehr aufweisen. Es kommt zu Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach deutlichem Rückgang des Verkehrsaufkommens wieder auf. Betroffen hiervon sind die Teilknotenpunkte -Verflechtungsstrecken und Einfahrten auf die BAB 6.

Die Probleme im Bereich der Verflechtungsstrecken zeigen, dass das Kleeblatt bereits in der Analyse 2002 in seiner klassischen Form an seine Leistungsfähigkeitsgrenzen stößt. Insbesondere die Verflechtungsstrecke an der Richtungsfahrbahn Frankfurt/Karlsruhe ist bereits zu diesem Zeitpunkt in die Qualitätsstufe D einzustufen. Zur Behebung dieses Qualitätsverlustes wurden in einem zweiten Planungsschritt die indirekten Rampen Frankfurt/Weinheim und Karlsruhe/Mannheim nach außen verschoben, um eine Verflechtung, mit der im gegenüberliegenden Quadranten liegenden Rampe, zu vermeiden. Der Konflikt zwischen den ein- und ausfahrenden Fahrzeugen ist somit behoben. Die alternative halbdirekte Führung der Linksabbiegeströme nach Abb.13 und 14 der RAL-K-2 wurde, aufgrund der angrenzenden Bebauung, nicht in Betracht gezogen.

Die Probleme in den Einfahrten auf die BAB 6 konnten durch die geänderte Geometrie nicht wesentlich verbessert werden. Die Qualitätsermittlung nach HBS.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele und Anforderungen an die straßenbau-liche Infrastruktur

Der 6spurige Ausbau der BAB 6 im Bundesland Baden-Württemberg war in dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf eingestuft und wird seit 2002 ausgeführt. Bei dem 6spurigen Ausbau des Viernheimer Kreuzes handelt es sich lediglich um einen Lückenschluss, bzw. um die Beseitigung eines „Nadelöhrs“. Diese Maßnahme zieht keine raumordnerischen und/oder infrastrukturellen Veränderungen nach sich.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Einrichtungen zur Verringerung von Lärm- und Abgasimmissionen, sprich Erdwälle und Lärmschutzwände sind derzeit nur auf der Ostseite zur Abschirmung des Wohngebietes Viernheim vorhanden. Durch die Verbreiterung des Autobahnquerschnittes entsteht ein erheblicher baulicher Eingriff. Deshalb muss das AK Viernheim auf die zu erwartenden Lärmimmissionsbelastungen untersucht werden. Die Ergebnisse sind aus den RE-Unterlagen 11 (Planfeststellungsunterlage 12, 12/1, 12/2) zu ersehen.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Für den 6streifigen Ausbau der BAB 6 ist lediglich eine beidseitige Verbreiterung der bestehenden 4streifigen Trasse vorgesehen. In Grund- und Aufriss finden keine Verschiebungen der Trasse statt. Lediglich die recht flache Querneigung (ca. 1,5%) wird, um die Entwässerung der Fahrbahn zu verbessern, einheitlich auf 2,5% erhöht.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Wie bereits erwähnt folgt die geplante Linienführung der BAB 6 der bestehenden Trasse. Da die Querneigung erhöht wird, muss die Gradienten an einigen Stellen leicht optimiert werden.

Die direkte Rampe der BAB 659 von Weinheim in Richtung BAB 6 wird aus den, in Kap. 1.2 genannten Gründen, neu trassiert. Nach RAL-K-2, sollte die Entwurfsgeschwindigkeit bei diesem Rampentyp zwischen 60 und 80 km/h liegen. Diese Anforderung an die Trassierung wird, durch den kleinsten gewählten Kurvenradius von $R = 220$ m, eingehalten. Für die indirekten Rampen von Karlsruhe nach Mannheim und von Frankfurt nach Weinheim empfiehlt die Richtlinie eine Entwurfsgeschwindigkeit von 40 km/h. Der gewählte Mindestradius von $R = 50$ m entspricht nach Tabelle 2 der RAL-K-2 dieser Anforderung.

Bei den restlichen direkten sowie indirekten Rampen, die in ihrer Trassierung nur unwesentlich verändert werden, sind die von der RAL-K-2 geforderten Kurvenmindestradien eingehalten. Die Analyse zeigt, dass lediglich in der Zufahrt auf die Richtungsfahrbahn Karlsruhe/Frankfurt von der Qualitätsstufe F auf die Qualitätsstufe C bzw. D verbessert werden konnte. In der Prognose 2015 verschlechtert sich der Verkehrszustand auf die Qualitätsstufe E. Die eventuelle Lösung dieses Problems, den Autobahnquerschnitt auf acht Fahrstreifen zu verbreitern, lässt sich aufgrund des angrenzenden Wohngebietes der Stadt Viernheim, nur mit einem sehr hohen Kostenaufwand umsetzen. Des Weiteren bietet die HBS keine Möglichkeit eine Qualitätsaussage über Einfädelungsvorgänge auf vierstreifige Richtungsfahrbahnen zu treffen.

Zwangspunkte der Linienführung in Grund- und Aufriss

- Der geplante Anschlussbereich in Baden-Württemberg
- Der vorhandene, bereits 6streifig ausgebaute Anschlussbereich im Norden
- Die vorhandene Höhe der BAB A659
- Die angrenzende Bebauung einschließlich Parkplätze
- Die vorhandene Höhe der K4 und der S-Bahn der Mannheimer Verkehrsbetriebe

Querschnitte

Breiten der Fahrbahnen

Der gewählte RQ 35,5 für die BAB 6 umfasst 3 Fahrstreifen und einen Standstreifen je Fahrtrichtung. Der Querschnitt gliedert sich wie folgt:

- 2 Bankette a 1,50 m = 3,00 m
- 2 Standstreifen a 3,00 m = 6,00 m
- 6 Fahrstreifen a 3,50 m = 21,00 m
- 2 a 3,75 m = 7,50 m
- 2 Randstreifen a 0,75 m = 1,50 m
- 1 Mittelstreifen 3,50 m = 3,50 m
- Kronenbreite = 35,50 m

Ingenieurbauwerke

Unterführung (UF) Kreisstraße 4 im Zuge der A 6 (Alte Mannheimer Straße)

Aufbruch und Neubau des Überbaus und Verbreiterung der Widerlager.

Bauwerkskosten: ~3.313.000,- €

Neubau der UF A 659 im Zuge der BAB A 6 (Viernheimer Kreuz)

Bauwerkskosten: ~9.225.000,-€

Neubau der Unterführung der indirekten Rampe Mannheim/Frankfurt (MA/FA) im Zuge der Rampe Karlsruhe/Mannheim (KA/MA)

Bauwerkskosten: ~685.000,-€

Neubau der Unterführung der BAB 659 im Zuge der Rampe Karlsruhe/Mannheim (KA/MA)

Bauwerkskosten: ~1.500.000,-€

Neubau der Unterführung der indirekten Rampe Weinheim/Karlsruhe (WH/KA) im Zuge der Rampe Frankfurt/Weinheim (FA/WH)

Bauwerkskosten: ~655.000,-€

Neubau der Unterführung der BAB 659 im Zuge der Rampe Frankfurt/Weinheim (FA/WH)

Bauwerkskosten:~1.465.000,-€

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die **Lärmschutzmaßnahmen** erfolgen entsprechend der hierzu im Erläuterungsbericht erfolgten Ausführungsbeschreibung.

Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Autobahnkreuz Viernheim liegt in der Trinkwasserschutzgebietszone IIIA des Brunnens Käfertal. Die Maßnahmen zum Schutz dieses Trinkwasserschutzgebietes erfolgen gemäß den Abstimmungsergebnissen mit den Vertretern der Unteren Wasserbehörde und dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie auf Basis der RiStWag 2002. Im Einzelnen bedeutet dies:

- Das Niederschlagswasser von den Fahrbahnen wird an Borden gesammelt und über dauerhaft gedichtete Rohrleitungen dem Sickerbecken am Viernheimer Dreieck und dem Kanalnetz der Stadt Mannheim zugeführt.
- Die teilweise recht schmalen Bankette hinter den Borden erhalten im Ausbaubereich eine Breite von 1,50 m, werden nach vorne geneigt und mit Schotterrasen befestigt.
- Zur Absturzsicherung werden bei Dammböschungen Schutzsysteme der Aufhaltstufe H1 eingebaut.
- Der Mittelstreifen wird als Hochbeet mit Betongleitwänden ausgeführt. Auf eine Abdichtung kann gemäß Kap. 6.2.4 der RiStWag verzichtet werden.

Die **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft** erfolgen entsprechend dem Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan.

Erläuterung zur Kostenberechnung

Kosten :

Für die Gesamtmaßnahme wurden zwei Kostenberechnungen erstellt, getrennt nach den Kostenmassen auf Hessischem und auf Baden-Württemberg Landesgebiet. Die Gesamtkosten der Maßnahme sind nach AKS mit 40,895 Mio. € veranschlagt.

Davon sind:

Baukosten 40,162 Mio. €

Grunderwerbskosten 0,733 Mio. €

Die Kostengliederung bezogen auf die beiden Landesgebiete sieht wie folgt aus:

Hessen: Baukosten 38,267 Mio. €

Grunderwerbskosten 0,733 Mio. €

Gesamtkosten 39,000 Mio. €

Baden- Württemberg: Baukosten 1,895 Mio. €

Gesamtkosten 1,895 Mio. €

Kostenträger:

Kostenträger und Träger der Baulast für das Autobahnkreuz Viernheim ist die Bundesrepublik Deutschland- Der Mittelstreifen wird als Hochbeet mit Betongleitwänden ausgeführt. Auf eine Abdichtung kann gemäß Kap. 6.2.4 der RiStWag verzichtet werden.

II. Fachliche Stellungnahmen

Raumentwicklung / Städtebau / Bauleitplanung

Aus den hier zu vertretenden Belangen wird die Planung grundsätzlich begrüßt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 6streifigen Ausbau der BAB 6 und des Viernheimer Kreuzes wurden schalltechnische Untersuchungen erforderlich. Den Unterlagen zufolge wurde hierbei die Lärmsituation an baulichen Anlagen sowie in den Außenwohnbereichen von Wohngebäuden untersucht.

Unmittelbar westlich der BAB 6 bzw. nordwestlich des Viernheimer Kreuzes befindet sich das Sondergebiet „Sport- und Erholungsgebiet West“ mit verschiedenen entsprechenden Einrichtungen wie etwa Tennisplatz und Golfplatz. Dieses Gebiet hat nicht nur für die Einwohner Viernheims einen bedeutenden Erholungswert.

Den Unterlagen zufolge wurden im Planfeststellungsverfahren im Bereich des Sondergebiets allein an den Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überprüft. Da in diesem Bereich die der Erholung dienenden Sportarten jedoch überwiegend im Freien ausgeübt werden und sich diese teil-weise näher an der BAB befinden als die untersuchten Messpunkte, sollte die schalltechnische Beurteilung der Auswirkungen des Ausbaus auf die Freibereiche des Sondergebiets ausgeweitet werden.

Straßenverkehr

Auf Seite 13 des Erläuterungsberichts zum 6-streifigen Ausbau des Viernheimer Kreuzes wird für das Brückenbauwerk UF indirekte Rampe Mannheim/Frankfurt eine lichte Höhe von 4,70 m als ausreichend erachtet.

Die Straßenverkehrsbehörde gibt zu bedenken, dass Großraum-/Schwertransporte nicht selten eine Höhe von 4,50 m und mehr vorweisen. Bei den Planungen sollte daher auch eine Brückenhöhe von 5,00 m in Erwägung gezogen werden.

Wasser- und Naturschutz

Naturschutz

Ein Erfordernis zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG besteht gemäß vorliegender Vorprüfung des Einzelfalls nicht.

In dem landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die notwendigen Maßnahmen zur Kompensation des Vorhabens ermittelt. Die Kompensationsmaßnahmen erfolgen auf der hessischen Seite ausschließlich im Randbereich der Autobahn sowie innerhalb des Autobahnkreuzes. Das vorgesehene Konzept, das vor allem die Anlage von Magerrasen innerhalb des Autobahnkreuzes vorsieht, wird von uns begrüßt.

Gemäß der erstellten artenschutzrechtlichen Prüfung werden durch die vorgesehenen Maßnahmen (u.a. Herrichten von Flächen im Randbereich der Autobahn mit anschließender Umsiedlung der Zauneidechsen) Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote vermieden.

In der Natura 2000-Vorprüfung wird dargelegt, dass das Vorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der umliegenden Natura 2000-Gebiete führt.

Da bei diesem Planfeststellungsverfahren die Obere Naturschutzbehörde die maßgebliche Zuständigkeit bei der Wahrnehmung der naturschutzrechtlichen Erfordernisse hat, verweisen wir im Übrigen auf deren Stellungnahme.

Wasserschutz

Die Belange der Unteren Wasserbehörde wurden im Zuge der Planung vom ASV Bensheim entsprechend berücksichtigt.

Landwirtschaft

Für den geplanten sechsstreifigen Ausbau des Viernheimer Kreuzes werden auf Hessischer Seite keine landwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch genommen. Die beschriebenen Kompensationsmaßnahmen erfolgen ausschließlich im Randbereich der Autobahn, sowie innerhalb des Autobahnkreuzes. Dies wird aus Sicht des **öffentlichen Belangs** „Landwirtschaft/Feldflur“ **ausdrücklich begrüßt**. Für temporäre Flächeninanspruchnahmen bei der Baustelleneinrichtung sollen die landwirtschaftlichen Nutzflächen weitestgehend geschont werden. Es wird angeregt, hier zwischenzeitlich die vorhandenen Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen militärischen Stützpunkte für Zwischenlager zu nutzen.

Brand- und Katastrophenschutz

Aus der Sicht des abwehrenden Brandschutzes wird der geplanten Straßenbaumaßnahme zugestimmt. Die Stadt Viernheim als betroffene Kommune, welche auch für den Brandschutz im betroffenen Bauabschnitt zuständig ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn zu benachrichtigen, um einsatztaktische Maßnahmen während der Bauzeit ergreifen zu können.

Stellungnahme externer Stellen

Die Stellungnahme des Magistrats der Stadt Viernheim vom 11.10.2011 ist als Anlage beigefügt.

Allgemeiner Hinweis:

Die Planunterlagen stehen bei Bedarf in der Abteilung Raumentwicklung, Landwirtschaft und Denkmalschutz zur Verfügung.

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtskarte

Anlage 2 Lageplan

Anlage 3 Querschnitte

Anlage 4 Stellungnahme der Stadt Viernheim