
Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat IV-36
Postfach

64278 Darmstadt

Höchst i. Odw., den 25.11.1998

Betr.: Planfeststellungsverfahren Ausbau der B45 in Beerfelden
Az.:V-33.1 - 66a 04/01 (2) - 12/98

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit legen wir Widerspruch gegen die vorliegende Planung ein und fordern Sie auf, grundsätzliche Überlegungen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B45 zwischen Erbach und Beerfelden neu anzustellen.

Die Planung weist folgende Mängel auf, die unsere Belange gemäß §29 Bundesnaturschutzgesetz besonders beeinträchtigen:

a. Formale Mängel

1. Die Benachrichtigung vom 21.10.98 entspricht inhaltlich nicht dem Erfordernis des §13 Nr. 3 der Planfeststellungsrichtlinien, da es den Zeitraum der Auslegung der Pläne nicht benennt.
2. Die Planfeststellungsunterlage 10 enthielt nur Berechnungen, nicht jedoch Pläne.
3. Die Liste der Verfahrensbeteiligten enthält nicht die gemäß §29 BNatschG anzuhörenden Naturschutzverbände.

b. Inhaltliche Mängel

PF-Unterlage 1. Erläuterungsbericht in Verbindung mit 4. Lageplan und 11. landschaftspflegerischer Begleitplan

4. Die sogenannte „Infrastrukturforderung“ (S. 2) wird in ihrer Urheberschaft nicht belegt. Die Vorstellung einer Mindestbreite von Fahrstreifen als alleinige Planungsbegründung ist überholt und trägt der differenzierten Funktion der Straße nicht Rechnung. Demnach wäre die infrastrukturelle Leistung der B45 an mindestens 20 Querschnitten wegen der dort nicht vorhandenen Fahrstreifenbreite von $7,50 + 2 * 0,50$ m nicht gegeben.
 5. Die Verkehrsentwicklung ist nicht sachgemäß zitiert. Für die Baumaßnahme muß als fachliche Grundlage vor allem der Lkw-Anteil am DTV betrachtet werden. Dieser **sinkt** jedoch im Beobachtungszeitraum.
 6. Das Ziel der Maßnahme (S. 3): „durch die Anlage eines Zusatzfahrstreifens ... könnte eine günstige Reisegeschwindigkeit erreicht werden“ wird durch die Planung nicht belegt. Es fehlen Aussagen zur derzeitigen Geschwindigkeitsverteilung und zu ihrer künftigen Entwicklung. Die Baustrecke ist 520 m lang; eine Erhöhung der erzielbaren Geschwindigkeit auf dieser im Gesamtzusammenhang der B45 minimalen Strecke kann weder makroskopisch noch individuell betrachtet beachtliche Zeitdifferenzen erzielen.
 7. Die Wahl einer Entwurfsgeschwindigkeit als Bemessungsparameter wird durch die topographisch erzwungene Kurve mit $R_{min} = 45m$ obsolet. Eine Ermittlung der Streckengeschwindigkeit wird nicht vorgelegt.
 8. (S. 4) Die Berechnung der Verkehrszunahme für den Planungshorizont ist fehlerhaft, da sie den bedeutendsten Verkehrsanteil (Lkw + Lz) nicht betrachtet.
-

-
9. (S. 5) Der Trassierungsgrundsatz „westlichen Fahrbahnrand beibehalten“ nimmt auf den Bestand der Natur zu wenig Rücksicht. Hierdurch werden zu geringe Abstände zwischen schätzenswerten Einzelbäumen und der neuen Versiegelung programmiert. Die Aufgabe dieser starren Trassierungsvorgabe würde die Notwendigkeit einiger Ausgleichs- oder Schutzmaßnahmen überflüssig machen.

Umweltverträglichkeit

10. Die Ausführungen zum Konflikt 1 (S. 8) sind eindeutig der als Grundnotwendigkeit vorausgesetzten Baumaßnahme untergeordnet und können nicht als objektive Beschreibung akzeptiert werden. Richtig ist, daß die bestehenden Bankette keine naturnahen Flächen sind, sondern als langfristiger Speicher von Schadstoffen dienen. Die Minimierung des Eingriffs in die Grundwasserneubildung erscheint unzureichend, da die Flächen, von denen das Regenwasser ohne Versickerung abgeleitet wird, deutlich vergrößert werden.
11. Die Beurteilung der Grünlandstandorte im Konflikt 2 (S. 8) übersieht die Bedeutung der Vegetation auf begrüntem Randstreifen von Wegen. Da die bewirtschafteten Weideflächen bereits eine Artenreduzierung aufweisen, sind die unbewirtschafteten Randstreifen von Feldwegen deutlich höher einzustufen als z.B. eine Weidefläche.
12. Konflikt 3 weist einen Widerspruch zur Planzeichnung (11/1) auf. Die Obstbäume auf Parzelle 110 werden durch die Bodenneuordnung unmittelbar an die Parzellengrenze bzw. auf die neue Wegeparzelle positioniert. Hierdurch sind sie in ihrem Bestand gefährdet.
13. Bei Konflikt 4 wird die Haselnußhecke in größerem Umfang als angegeben beseitigt. Die Behauptung, durch das Anschütten der vorhandenen Böschung werden die Sträucher nicht beeinträchtigt, wird von uns nicht geteilt. Vielmehr muß beim Einsatz der im Straßenbau üblichen Geräte von einer Zerstörung der Hecke durch die Baggerschaufel ausgegangen werden. Die Vernichtung der Gehölze durch die Neuansatzung des Feldweges bei Station 600 wurde nicht berücksichtigt.
14. Die in Konflikt 5 beschriebene Birke stellt derzeit einen wesentlichen Orientierungspunkt im Landschaftsbild dar. Bedingt durch die Versäumnisse der Straßenbauverwaltung der vergangenen 20 Jahre fehlt eine angemessene Straßenbepflanzung. Die Beseitigung der Birke führt zu einer mittelfristigen Verschlechterung des Landschaftsbildes, was erst durch die geplanten Neupflanzungen kompensiert wird.
15. Es fehlt eine Kompensation für die Beseitigung des Totholzes in Konflikt 6. Die Beschreibung der Baumschutzmaßnahmen während der Bauphase ist sehr optimistisch und wird von uns nicht geteilt. Auch erscheint uns die Beurteilung der Folgen des Anschützens von Bäumen nicht korrekt. Nach unserer Einschätzung führen Überschüttungen des Stammansatzes von Bäumen mit Sicherheit zum Absterben der Pflanze. Die Gefahr durch Verdichtung des Bodens muß durch entsprechende Planung vermieden werden. Wir schlagen den Ausbau der Busbuch in sickerfähigem Pflaster und den Wegfall von Tiefbordsteinen als rückwärtige Gehwegbegrenzung im Kronenbereich der Eiche vor. Der Gehweg selbst sollte in diesem Bereich nicht befestigt werden sondern nur einen Aufbau ohne Bindemittel erhalten.

Technische Gestaltung

16. (S. 11) Die gemäß RAS erforderlichen Mindestwerte der Trassierungselemente werden nicht genannt. Hierdurch soll der Eindruck erweckt werden, die technischen Kennwerte der Trassierung entsprächen weitestgehend dem Stand des Regelwerkes. Dies ist jedoch infolge der Topographie und des damit zusammenhängenden R45 nicht gegeben. Die Wahl einer Entwurfsgeschwindigkeit und die Empfehlung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wiederholen den altbekannten Verschiebebahnhof von Kompetenz und Verantwortung zwischen Straßenplanern, Straßenbauern und Straßenbetreibern. Die Verkehrsrealität der B45 im Odenwaldkreis zeigt deutlich, daß mit einer eindeutigen und für die Benutzer der Straße ablesbaren Streckencharakteristik mehr Sicherheit zu erzielen ist, als mit dem nur abschnittsweise gefahrlos realisierbaren Versprechen der Entwurfsgeschwindigkeit. Die Erwartung einer Zunahme des Lkw- oder Schwerverkehrs widerspricht den Feststellungen der Verkehrsentwicklung. Eine Reserve für zurückgehende Lkw-Anteile anzumerken ist für uns nicht nachvollziehbar.
17. Die Querschnittsabmessungen (S. 12) gehen auf die beschränkte erzielbare Geschwindigkeit nicht ein. Die Fahrbahnbreiten sind überdimensioniert und führen damit zu einer ungerechtfertigten Inanspruchnahme von Flächen.
18. Die Neuanlage eines asphaltierten Banketts ist abzulehnen. Die langfristige Bindung der Schadstoffe im Seitenbereich der Fahrbahn ist aus Naturschutzsicht der Weiterleitung in den Walterbach vorzuziehen.

Entwässerung

19. Die Einleitung der Fahrbahnabwässer in den Walterbach entspricht nicht dem Gedanken der Minimierung von Umweltschäden. Wie bereits betont, erscheint uns eine mögliche Gefährdung des Baches durch diese Entwässerungsart gravierender. Wir schlagen die Anlage von Versickerungsmulden mit vorgelagerter Absetzmulde bei Station 680, 1000 und vor dem Kanalauslass in den Walterbach vor.
-

Lärmschutz

20. Die Behauptung (S. 15), durch die Maßnahme werde die Lärmsituation nicht verändert, wird von uns bezweifelt. Bei steigender Geschwindigkeit der Pkw auf der Steigungsstrecke werden vielmehr höhere Lärmwerte erzielt. Durch die Maßnahme wird demnach in der Tat eine neue Verkehrssituation geschaffen. Wir schlagen die Vorlage einer schalltechnischen Berechnung vor.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

21. Die Maßnahme V1 (S. 15) ist nicht ausreichend. Vielmehr muß die Achse des geplanten Kanals DN500 an die Grenze der Verkehrsfläche verlegt werden, um den Abstand zum vorhandenen Ahorn einzuhalten. Die Absichtserklärung im zweiten Absatz ist angesichts der Baupraxis wenig wert. Wir schlagen vor: im Bauvertrag wird der Wert der vorhandenen Bäume sowie aufrechenbare Schadensersatzleistungen im Beschädigungsfall vereinbart. Der Wert der Bäume darf 5.000 DM pro Lebensjahr nicht unterschreiten.

22. Die Auskoffnung des Wurzelbereichs bei V2 ist zu unterlassen.

23. Im Bereich der Einmündung bei Station 600 müssen 2 * 5m Hecke ersetzt werden, Maßnahme A2 dürfte eine Länge von 85 m erreichen.

24. Die Neupflanzung G1 muss auf den Fahrbahnteiler in der Mümlingstraße ausgeweitet werden.

25. Die Neupflanzung G2 muss um drei weitere Bäume am Baubeginn erweitert werden.

26. Maßnahme G5 stellt den heutigen Standard der straßenbegleitenden Bepflanzung dar. Wir würden zur optischen Markierung der Einmündungen diese mit einer Gruppe hochstämmiger Bäume bepflanzen und in den dazwischenliegenden Streckenabschnitten Gehölze mit einer Wuchshöhe unter 5 m anpflanzen.

27. Die Maßnahme G7 wurde im Plan nicht gefunden.

28. Wir schlagen die Bepflanzung der Einschnittböschung zwischen Station 1180 und 1270 analog A2 vor.

Flächenbilanzierung

29. In der Auflistung werden in den Zeilen 1 und 2 sowie 3 bis 6 jeweils gleichartige Biotoptypen mit unterschiedlichen Benennungen vorgestellt. Die Unterscheidungen entsprechen nicht der natursschutzfachlichen Betrachtungsweise, so ist für uns die Trennung von „Straßenrand“ und „abgekiestes Bankett“ nicht nachvollziehbar, werden doch dieselben Flächen mit denselben Pflanzen- und Tiergesellschaften beschrieben.

30. Aus der Gegenüberstellung (S.19) wird der Nachweis hergeleitet, die Maßnahme sei in Sachen Natureingriff ausgeglichen. Wir haben mit den Flächenwerten von S. 18 eine Überprüfung mit dem in Hessen eingeführten Biotopwertverfahren vorgenommen und kommen zu einem anderen Resultat. Danach wird der Bestand mit einem Wert von 130.000 durch die Baumaßnahme um 12.000 Punkte auf den Planwert von 118.000 reduziert. Wir sehen darin die Bestätigung für unsere Einschätzung der insgesamt unausgeglichenen und damit negativen Bilanz des Projektes.

PF-Unterlage 5. Bauwerksverzeichnis

31. Der Wegfall der Entwässerungsmulde (Nr. 7) ist dem Ziel der direkten Versickerung kontraproduktiv. Wir schlagen die Beibehaltung der Versickerungsmulde und Anschluß an eine östlich der Wegeeinmündung gelegene Sickerfläche vor (siehe oben Nr. 16)

32. Der Neubau von 500 m Mulde ist begrüßenswert (Nr. 8) jedoch sollte der Anschluß an den RW-Kanal entfallen. Wir halten auch hier eine Versickerungsfläche für günstiger (siehe oben Nr. 16).

33. Der Neubau von 650 m Kanal (Nr. 9) ist bei Anlage von Sickerflächen entbehrlich.

PF-Unterlage 10. Wassertechnischer Entwurf

34. Die Bemessungswerte für den Berechnungsregen liegen mit 130 l/s,ha an der unteren Grenze.

35. Statt den einzubauenden Sickerrohren sollte der flächenhaften Versickerung der Vorzug gegeben werden.

Die Auswirkungen des Plans auf Natur und Landschaft sowie das Wohnumfeld sind nicht ausgeglichen. Die weiträumige Umgestaltung der Ortsausfahrt von Hetzbach erhöht die festgestellten Defizite des Planungsraumes mit anlagebedingten Auswirkungen auf den Gebieten Naturschutz, Landschaftsästhetik, Grundwasser, Klima und Landschaftsbild.

Nach unserer Einschätzung sind wesentliche Eingriffe des Plans nicht ausgeglichen und führen zu einer gravierenden Verschlechterung der Lebenssituation.

Wir fordern sie daher auf, die Planung im Hinblick auf eine Erhaltung der derzeitigen Lebensverhältnisse in Beerfelden und Hetzbach zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Hoppe
