



FREUNDE DER ERDE

sowie im Auftrag von

Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen e.V.
Deutsche Gebirgs- und Wandervereine, Landesverband Hessen
Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V.
Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

Landesverband Hessen
e.V.
Kreisverband Odenwald
Harald Hoppe
Rondellstraße 9
64739 Höchst i. Odw.
e-Post:
Harald.Hoppe@BUND-
net

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat IV - 36
Wilhelminenstraße 1-3

64278 Darmstadt

Höchst i. Odw., den 04.10.2001

**Betr.: Planfeststellungsverfahren der Westumgehung Höchst i.
Odw. im Zuge der B45**

Az.: V 33.1 - 66a 04/01 (2) - 12/01 -

hier: 4. Offenlegung vom September 2001

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum oben genannten Planfeststellungsverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Planunterlagen räumen auch in der dritten offengelegten Version unsere Bedenken nicht aus. Wir halten unsere bereits vorgetragenen Einwendungen aufrecht.

Wir sind als Interessenvertretungen für den Natur- und Umweltschutz durch die Planung - insbesondere die erfolgten Änderungen gegenüber der Version 1999 - erheblich betroffen.

Die Belange des Immissionsschutzes für die Wohnbevölkerung von Höchst wurden erheblich vernachlässigt. Die Verschlechterung der jetzigen Situation wird in Teilbeiträgen der Planung ausdrücklich benannt - jedoch durch die Planung weiter verschärft, statt gemildert.

Die Planung setzt sich mit der klimatischen Situation nur ungenügend auseinander.

Die erhebliche Erhöhung der Schallimmissionen durch die in Zukunft zwei parallelen Lärmquellen der beiden Bundesstraßen wurde nicht untersucht. Es wurde nicht dargelegt, wie das Versprechen einer Verminderung der Verkehrsimmissionen in der Ortsdurchfahrt tatsächlich eingelöst wird.

Die Trassierung der Westumgehung schnürt Höchst von seinem einzigen direkt erreichbaren Naherholungsbereich ab und zerstört diesen gleichzeitig nachhaltig.

Die Abkehr vom Prinzip der räumlichen Verbindung zwischen Eingriff und Ausgleich verschlechtert die Lebensumwelt von Höchst zusätzlich erheblich, indem sie wünschenswerte Reparaturmaßnahmen in andere Gemeinden exportiert. Als Begründung wird die fehlende Verfügbarkeit von Flächen im Eingriffsraum genannt und auf angebliche Existenzgefährdungen von Landwirten durch das Projekt verwiesen. Dieses Problem ist seit Planungsbeginn bekannt und seine Lösung ist eine der Hauptaufgaben der Straßenbauverwaltung. Diese beruft sich auf ein Geheimgutachten der Landwirtschaftsbehörde, welches mit Ausgleichsflächen von 25 ha die jetzt geplanten Flächenverluste auf einen Wert von maximal 8% pro beteiligtem Landwirt beziffert und damit eine Existenzgefährdung verneint. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Beibehaltung des

ursprünglichen Ausgleichskonzeptes von 52 ha (das sind 27 ha mehr als jetzt geplant) zu einer rechnerischen Existenzgefährdung führen konnte; tatsächlich führen die vorher geplanten Werte nur zu einem Flächenverlust von 10% pro Landwirt.

Unverändert ist die miserable verkehrliche Entlastungswirkung des Straßenbauentwurfs für die Ortsdurchfahrt von Höchst. Das hessische Amt für Straßen- und Verkehrswesen hat am Erörterungstermin am 07.07.1999 die von uns ermittelte Entlastungswirkung von weniger als 40% unwidersprochen gelassen und damit das Scheitern des selbstgesteckten Projektziels eingeräumt.

Nach unseren bisherigen Feststellungen ist auch die 3. Änderung der Planung in 220 Punkten nicht ordnungs- und fachgerecht zustande gekommen, so dass der Plan grundlegend fehlerhaft ist.

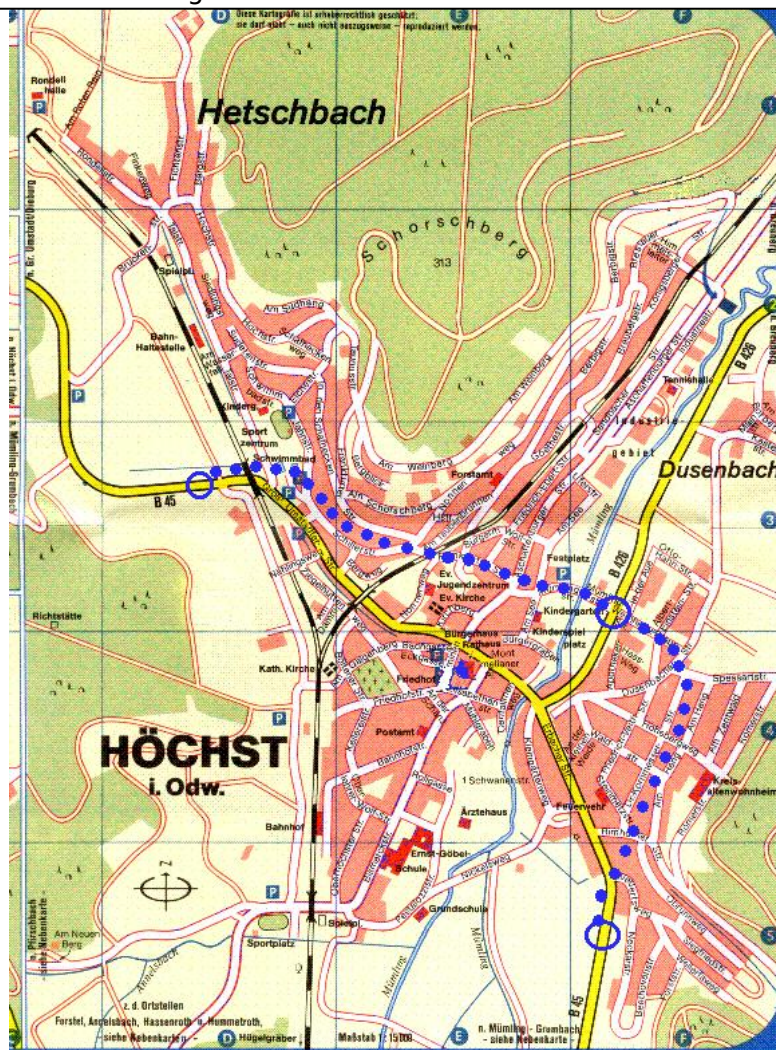
Folgende Grundsätze der Planfeststellungsrichtlinien sind verletzt worden:

§2 Zweck der Planfeststellung, Nr. a), c), d), e), f)

- Die Möglichkeiten zur Integration des Verkehrs in die Ortsdurchfahrt wurden nicht ausgeschöpft. Es wurden keine Untersuchungen der Leistungsfähigkeitsreserven der Ortsdurchfahrt angestellt, die bestehenden Einrichtungen der Verkehrssteuerung wurden nicht aufeinander abgestimmt oder gar optimiert. Die Straßenbauverwaltung setzt seit Jahren keine Mittel dafür ein, den Verkehrsfluss auf den Bundesstraßen in der Ortslage zu gewährleisten. Die Ampelschaltungen sind nicht koordiniert, allein hierdurch ist die vorhandene Leistungsfähigkeitsreserve der Ortsdurchfahrt nicht ausgeschöpft.

§9 Grundsätze der Aufstellung des Planes, Absatz (1), (3)a, (3)b

- Eine ortsnahe Ostumgehung für Höchst mit Anbindung der B426 in Höhe des Abzweigs der K80 mit zwei Tunnelstrecken zwischen Knotenpunkt Nord und Knotenpunkt B426/K80 sowie zwischen Knotenpunkt B426/K80 und südlichem Ortsende von Höchst wurde nicht geprüft. Das hessische Amt für Straßen- und Verkehrswesen (Dipl.-Ing. Dieter Engel) hatte diese Prüfung am Erörterungstermin (07.07.1999) zugesagt – und nicht durchgeführt.



- Der Plan wurde ohne gleichzeitige Aufstellung einer örtlichen Verkehrsplanung bearbeitet; ebenso wurde keine Planung für den Rückbau der Ortsdurchfahrt ausgearbeitet. Beide Arbeitsbereiche wurden vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik als Arbeitsgrundlage der Hessischen Straßenbauverwaltung festgesetzt.
- Die Auslegungsunterlagen weichen wesentlich von der gemäß §16 Bundesfernstraßengesetz bestimmten Linienführung ab. Eine Bürgerbeteiligung zur Abweichung wurde nicht durchgeführt. Das Einverständnis der Gemeinde hierzu wurde nicht eingeholt. Der Plan enthält keine eindeutige zeitliche Festlegung zur Realisierung. Die Ausgleichsmaßnahmen sind nicht eindeutig als unbedingt zu realisieren festgesetzt. Durch die fehlende formale und inhaltliche Grundlage sind die Aussagen des Plans zur künftigen Nutzung der Grundstücke nur Absichtserklärungen ohne rechtliche Bindung.

§9a Umweltverträglichkeitsprüfung, Absatz (3)

- Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG 90) ist laut Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (Az. C-301/95) nicht konform zum EU-Recht. Die im vorliegenden Fall durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht noch nicht einmal den Anforderungen des UVP-Gesetzes von 1990, da wesentliche Bereiche der Umwelteinwirkung nicht untersucht wurden. Insgesamt verstößt die unterlassene Umweltverträglichkeitsprüfung gegen das Recht der Europäischen Union.
- Die Bestandsaufnahme ist fehlerhaft, da wesentliche Daten nicht erhoben wurden. Hiermit wurde Artikel 3 der EU-Richtlinie 85/337 über die Umweltverträglichkeitsprüfung verletzt. Eine Wirkungsanalyse für die wenigen beschriebenen Umweltbelange wurde nicht durchgeführt, die Auswirkungen auf Umwelt und Betroffene wurden nicht quantifiziert.
- Der fast völlige Wegfall von Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang mit dem planbedingten Eingriff ist nicht hinnehmbar und steht im Widerspruch zum Hessischen Naturschutzgesetz.

§12 Planunterlagen, Absatz (2), Eindeutigkeit und Verständlichkeit

- Die Planunterlagen wurden grundsätzlich überarbeitet und in wesentlichen Punkten, die das gesamte Bauvorhaben betreffen, geändert. Die Vorgehensweise der Planaufsteller, den im Jahre 1997 und 1999 ausgelegten Text durch Ergänzungen oder Streichungen zu ändern und nunmehr erneut vorzulegen, macht die Abschätzung der vorgenommenen Änderungen für Normalbürger unmöglich.
- Die verschiedenen Maßstäbe der Pläne machen die Verständlichkeit des Plans unmöglich. Wesentliche - für das Verständnis des Plans notwendige - Unterlagen wurden nicht veröffentlicht:
 - Die Verkehrsuntersuchung, die der behaupteten Entlastungswirkung des Plans zugrunde liegt.
 - Der verkehrstechnische Entwurf.
 - Die faunistischen und ökologischen Gutachten der Umweltverträglichkeitsprüfung.
 - Schalltechnische und klimatologische Gutachten, soweit sie nach Auskunft des hessischen Amtes für Straßen- und Verkehrswesen ausgearbeitet wurden.
 - Untersuchungen zur Existenzgefährdung der Landwirtschaft
- Die zeichnerische Darstellung in Unterlage 4a ist für niemanden verständlich. Es fehlen eindeutige Signaturen für geplante oder vorhandene Leitungen. Wesentliche Aussagen - wie z.B. die Sohlhöhen geplanter Abwasserleitungen - sind nicht vorhanden.

§15 Auslegung des Planes, Absatz (2) Satz 2.

- Die Planunterlagen wurden nicht vollständig ausgelegt. Das Regierungspräsidium verschickte nach Ablauf der Offenlegungsfrist ein Ergänzungsblatt des Erläuterungsberichtes.
- Es wurde kein Inhaltsverzeichnis angefertigt.
- Die Liste der Träger öffentlicher Belange wurde nicht ausgelegt.
- Die Planunterlagen sind nicht vollständig ausgelegt worden, nach Beginn der Auslegungsfrist wurden Ergänzungen an Auslegungsexemplaren vorgenommen.
- Die Planunterlagen sind nicht widerspruchsfrei.

Die Begründung unserer Einwendungen lautet wie folgt, wobei wir unter jedem Punkt zuerst das Zitat aus den Planfeststellungsunterlagen und dann unsere Einschätzung angeben:

Begründung

Planfeststellungsunterlage Nr. 1: Erläuterungsbericht

Planerische Beschreibung

1 S.2: „Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden an 3 Knotenpunkten Lichtsignalanlagen errichtet, deren Leistungsfähigkeit in Spitzenstunden aber überschritten ist“.

Die Angabe ist falsch. Im September 2001 werden an der Ortsdurchfahrt (OD) der B45 3 Knotenpunkte und drei Fußgängerüberwege signaltechnisch betrieben. Eine Koordinierung der 6 Lichtsignalanlagen (LSA) existiert nicht. Der Nachweis der Überschreitung der Leistungsfähigkeit wurde nicht erbracht - im übrigen trifft diese Aussage auf jede Ampelanlage während der Spitzenstunde zu. Die Bemessung gemäß RiLSA setzt den ständigen Rückstau in den Knotenpunktszufahrten voraus.

2 S. 2: „Der Verkehrswert der Westumgehung ... ist recht hoch ... “

Eine Begriffsbestimmung des „Verkehrswertes“ erfolgt nicht. Es sind keine Überlegungen unternommen worden, die eine Verminderung oder Verlagerung (z.B. Güterverkehr auf die Bahn oder Werksverkehr wieder mit dem Bus) des Verkehrsaufkommens zum Ziel hatten.

Es fehlt eine sachgerechte Analyse der Verkehrsproblematik, die z.B. in einem generellen Verkehrsplan für den Raum Höchst zu erstellen gewesen wäre.

Im Erörterungstermin 1999 bestätigte der Planungsleiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen die tatsächliche Entlastungswirkung der Westumgehung mit ca. 30%.

2.1 Vorgeschichte der Planung

3 S. 4: Vorgeschichte der Planung.

Die Vorüberlegungen zur Linienauswahl sind fachlich fehlerhaft. Den fast 8 km langen Ostvarianten wurden 4 km lange Westvarianten gegenübergestellt. Eine ortsnahe Ostumgehung wurde nicht untersucht, obwohl sie mit Hilfe zweier Tunnelstrecken à 1 km noch heute zu realisieren ist. Selbst die Möglichkeit, durch den Bau nur eines Tunnels zwischen Knotenpunkt Nord und der Einmündung der Albert-Einstein-Straße in die B426 eine deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr zu erzielen, wurde nicht geprüft. Eine zentrale Entlastung von Höchst – z.B. durch eine Untertunnelung der Ortsdurchfahrt – wurde ebenfalls nicht untersucht. Die verkehrliche Entlastungswirkung dieser Alternative beträgt 80%.

Obwohl dieser Vorschlag bereits 1997 vorgetragen wurde, hat ihn die planende Behörde bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht zur Kenntnis genommen. Im Erörterungstermin 1999 war dies zugesichert worden, die jetzt ausliegende Planung enthält jedoch keinen Hinweis auf diese Prüfung.

2.2 Verkehrsverhältnisse

4 S.5: Analysebelastung 1992

Die Analysezahlen der Verkehrsuntersuchung sind für die speziellen Erfordernisse von Höchst i. Odw. nicht aussagekräftig. Ihre Ermittlung wird im Plan nicht dokumentiert. Aussagen über die Verkehrsmengen müssen aufgrund von Vorkenntnissen über die Verkehrszählungen der Vorplanung gemacht werden. Diese weisen gravierende Mängel auf, die sie für die Bestandsbeschreibung wertlos machen.

Die Entlastungsleistung der geplanten Umgehungsstraße wurde im zugrundeliegenden Verkehrsgutachten (Durth/Roos 1992) nicht einwandfrei ermittelt. Die Wahl der Zählstellen für die Kennzeichenerfassung hat drei Ein- und Ausfahrten nach Höchst nicht berücksichtigt (B426-alt, B426-neu, L3106-Ost).

Die Verkehrsdaten wurden nicht für den Güterverkehr getrennt aufbereitet, obwohl bekannt war, dass mit der Fa. Pirelli im Nachbarort Breuberg ein bedeutender Verkehrserzeuger des Lkw-Verkehrs angesiedelt ist. Dies ist um so bedeutender, da durch die Schließung sämtlicher Außenlager dieser Firma in Deutschland nunmehr die gesamte Lagerhaltung und der damit verbundene Lkw-Verkehr über Breuberg - und damit zu einem beträchtlichen Anteil auch über Höchst - abgewickelt wird.

Die 1992 prognostizierte Entlastungswirkung von unter 50% führt nur auf der Ortsdurchfahrt der B45 zu einem Rückgang der Querschnittsbelastungen (in der Groß-Umstädter-Straße). Die übrigen Streckenabschnitte werden deutlich stärker belastet. Das Schulzentrum der Gemeinde würde demnach künftig an einer dann stark belasteten Straße (L3106) liegen. Infolge der fehlenden Aussagekraft der Güterverkehrsdaten kann der auf den zusätzlich belasteten Strecken entstehende Lkw-Verkehr nicht abgeschätzt werden. Ein hoher Lkw-Anteil neben dem Schulzentrum ist jedoch unerträglich.

Die Annahme der Verkehrsprognose, der Binnenverkehr werde bis zum Planjahr nicht ansteigen (Durth/Roos 1992, S. 26), ist unhaltbar. Mit dieser falschen Einschätzung wurden die Entlastungswerte der Ortsdurchfahrt künstlich heraufgerechnet, um den politisch gesetzten Schwellenwert für die Weiterplanung einzuhalten.

Die Bestands- und Prognosezahlen des Verkehrsaufkommens sind daher nicht fachgerecht ermittelt und als Beurteilungsgrundlage für die Entlastungswirkung nicht geeignet.

5 S.5 Abs. 3: „Die Ortsdurchfahrt Höchst ... bildet ein Nadelöhr.“

Die grundlegende Funktionsmischung auf der B45 wird durch die Planung nicht beseitigt. Die Nadelöhrbehauptung wird durch keine verkehrlichen Daten untermauert. Es fehlt eine Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeiten auf den benachbarten Streckenabschnitten und der Ortsdurchfahrt Höchst. Das ungenügende Management des Amtes für Straßen und Verkehrswesen selbst trägt maßgeblich zu der behaupteten Verkehrssituation. Die

Lichtsignalanlage am Montmélianer Platz wurde vor 8 Jahren modernisiert. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses konnte nicht erreicht werden. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen wurden bislang nicht koordiniert, eine verkehrsabhängige Steuerung der Einzelknoten wurde nicht installiert. Bauliche Verbesserungen durch Änderung der Knotenpunktformen im Ortskern wurden - obwohl von der Gemeinde vorgelegt - nicht unterstützt. Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten wurden nicht ergriffen. Ein durch Rückbau den Verkehrsmengen angemessener Straßenquerschnitt wurde nicht eingeführt. Der Anschlusskreisverkehrsplatz wird für die Plantrasse künftig die Engpasssituation darstellen. Es fehlt eine Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeit des Kreisels mit der Bestandssituation.

6 S. 8: „ Ein weiterer Ausbau der Ortsdurchfahrt ... verbietet sich...Aus diesen Gründen ist der Bau der Westumgehung dringend erforderlich, Alternativen hierzu sind nicht erkennbar“

Die Planung lässt nicht erkennen, ob und inwieweit die im Bundesfernstraßengesetz geforderte Untersuchung des bestehenden Zustandes auf Verbesserungsmöglichkeiten vorgenommen wurde. Spätestens seit 1989 ist absehbar und bekannt, dass die Vorbehalte des Verteidigungsministeriums hinsichtlich der einzuhaltenden Fahrstreifenbreiten für die B45 obsolet würden. Die Gemeinde Höchst hat während der letzten 10 Jahre mehrere Vorschläge zu einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt vorgelegt, sie wurden jedoch nie von der Planungsbehörde verkehrstechnisch geprüft.

Als Alternativen für eine Ortsumgehung stehen heute noch zur Verfügung:

- Umnutzung der beiden Fußwegeampeln an den Ortseingängen zu Pförtnerrampen
- Einbau eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt L3106/B45
- Neuordnung der Knotenpunktzufahrten
- Verkehrsabhängige Steuerung der vorhandenen Knotenpunkts-LSA
- Koordinierung aller LSA

Mit einem Aufwand von weniger als 3 Millionen DM könnte eine der Westumgehung vergleichbare verkehrliche Wirkung in der OD erzielt werden.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

7 S. 8: „ ... die Entlastung unfallträchtiger Ortsdurchfahrten ...“

wird im Plan nicht dokumentiert. Es fehlen Unfallanalysen sowie eine Bewertung derselben. Dass nach dem Bau der Ortsumgehung die Verkehrsflächen auf den innerörtlichen Bedarf zurückgenommen werden, ist Wunschdenken der Planer, es fehlen hierzu konkrete Umbauvorschläge bzw. ein Finanzierungsvorschlag für den durch die Gemeinde vorgelegten Plan zu einer Umgestaltung der Groß-Umstädter-Straße.

8 S. 8: „ ... soll für die parallel verlaufende Nahverkehrsstrecke ... ein Taktverkehr eingerichtet werden.“

Es fehlt die planerische Auseinandersetzung mit dem Entlastungseffekt, den ein verbesserter Schienenverkehr für die B45 bewirkt. die früher bereits ermittelten Reduzierungen der Verkehrsmengen werden noch immer nicht berücksichtigt.

9 S. 8: „Die Aufenthaltsqualität wird erheblich ansteigen ...“

belegt ebenfalls das Wunschdenken der Planer. Eine Aufenthaltsqualität ist bei einem DTV von 9.500 Kfz auf der Ortsdurchfahrt im Planfall nicht gegeben. Die Absichten der Gemeinde Höchst zur Umgestaltung sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung, ein Bezug auf deren Inhalte führt keine Entlastung für den Plan herbei. Die gesamte Argumentation verkennt, dass der erzielte Entlastungseffekt für Höchst nicht ausreichend ist und an der Schwere der verkehrlichen Beeinträchtigungen für die Ortsdurchfahrt nichts ändert.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

10 S. 9: „Im Rhein-Main-Gebiet ... erreicht das Straßennetz die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.“

Die verkehrswissenschaftliche Grundwahrheit, die für das Rhein-Main-Gebiet gilt, soll durch die Planung für Höchst außer Kraft gesetzt werden. Eine herkulische Aufgabe! Nur, warum soll

nicht auch im Odenwaldkreis mit seiner hohen Pkw-Dichte das Ende der Fahnenstange sichtbar werden?

11 S. 9:“ Da der Flächennutzungsplan der Gemeinde keine Baugebiete ausweist ...wird der Quell- und Zielverkehr ... lediglich ... um 20%“ steigen.

12 Die Schlussfolgerung ist falsch. Die Effekte der demographischen Umstrukturierung auf das Verkehrsverhalten bleiben vollständig unberücksichtigt. In Höchst werden seit Jahren vorhandene Baulücken durch verdichtete Bauweise mit Wohnungen bebaut. Die Einwohnerzahlen steigen bei gleichbleibender Siedlungsfläche stetig. Die Grunddaten der Mobilität, die von einem ansteigenden Nutzungsgrad bei Privat-Pkw bei sinkender Jahresfahrleistung ausgehen, sind den Planern offenbar unbekannt.

13 (S. 9) „ ... eine erhebliche verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt ...“

Das Ziel wird durch den Plan nicht erreicht. Die mit der Beschleunigung des Verkehrs auf der Umgehungsstraße einhergehenden Mehrbelastungen werden nicht dokumentiert. Der Entlastungseffekt wird nicht beziffert.

14 S. 12: „ ... wird das Gefahrenpotential sinken ... “

Es wird nicht beachtet, dass bei geringerer Verkehrsstärke höhere Geschwindigkeiten realisierbar werden, die eine Erhöhung dieses Potentials bewirken.

15 S. 13: „Verkehrsmengen im Prognosenullfall 2010“

Es fehlt eine Betrachtung des Lkw-Verkehrs. Bei starker Belastung der BAB Frankfurt - Würzburg ist festzustellen, dass das Mümlingtal von LKW als Umleitungsstrecke Richtung Süden genutzt wird. Die seit 1998 bekannte Entlastung durch den ÖPNV wurde bis heute (2001) nicht in die Verkehrsmengen eingefügt.

16 S. 14: „Verkehrsmengen mit Westumgehung 2010“

Es fehlt eine Betrachtung des Lkw-Verkehrs. In der Abschätzung sind die Aussagen des aktuellen Raumordnungsplans nicht berücksichtigt. Es wird lt. RROP im Odenwaldkreis bis zum Jahr 2010 25 % weniger Industriearbeitsplätze geben, gleichzeitig wird mit einem Zuwachs von 25 % der Wohnbevölkerung gerechnet. Aufgrund der geographischen Struktur des Odenwaldkreises und dem auch in der Zukunft zu erwartenden Arbeitsplatzangebot des Rhein-Main-Gebietes wird diese Veränderung zu einem starken Anwachsen des arbeitstägigen Berufsverkehrs führen. Somit ist bis zum Jahr 2010 mit einem Anwachsen des Verkehrsaufkommens im Bereich Höchst um mindestens 35 % zu rechnen. Für dieses Wachstum fehlt eine Überlegung hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Quellen und Ziele. Es ist wahrscheinlich, dass der Nordteil des Odenwaldkreises mit seiner Anbindung über die B426 einen erheblichen Anteil an der Verkehrsmengensteigerung liefern wird. Damit wird aber der Entlastungseffekt der Planung in Nord-Süd-Richtung noch geringer ausfallen als bisher errechnet.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Es fehlt die Auseinandersetzung mit den klimatischen Auswirkungen der Straße.

Es wird auf 25 bis 30 Jahre alte Untersuchungen des Deutschen Wetterdienstes Bezug genommen, die die seither eingetretenen regionalklimatischen Veränderungen nicht berücksichtigen. Die Veränderungen der Siedlungsflächen und des Kfz-Verkehrs werden nicht ausreichend gewürdigt. Wegen der Auswirkungen des Klimas auf den Menschen müssen die zusätzlichen Belastungen durch den Plan detailliert untersucht werden.

2.5.2 Verbesserung der Abgassituation

Bereich Umgehungsstraße

17 S.15: „ ... Abschätzung der Immissions-Konzentrationen nach dem MluS'92...“

Die Randbedingungen für die Anwendbarkeit von MluS92 sind nicht erfüllt, da die Kaltluftsimulation, wie sie für mehrere Streckenabschnitte mit betrachtet werden muss, von MluS nicht simuliert werden kann. Die komplizierten bodennahen Windfelder können in dem Verfahren MluS92 nicht berücksichtigt werden. Es liegt keine Klimafunktionskarte vor.

18 S. 15: „ ... wurden die zu erwartenden Gesamtbelastungen an der Umgehungsstraße erhalten. ... Ein Vergleich dieser Werte mit den verbindlich festgelegten Grenzwerten ...

ergab, dass diese selbst im Abstand von $s = 0$ m von der Straße deutlich unterschritten werden.“

Die Notwendigkeit des Plans wird für das Ziel „Verbesserung der Abgassituation“ mit diesem Resultat widerlegt, solange man sich allein an den gesetzlichen Grenzwerten als Handlungsmaßstab orientiert. Die hier implizit enthaltene Konsequenz würde dazu führen, künftig Wohngebäude unmittelbar an hochbelasteten Straßen zu errichten.

19 S. 16: „Es wurden daher ... gemäß MluS92 die Emissionen abgeschätzt, die ... im Jahr 2010 anfallen werden.“

Die Abschätzung der Emissionsreduzierung nach dem Bau der Umgehungsstraße ist zu bezweifeln, da die grundlegende Eignung des gewählten Schätzverfahrens nicht gegeben ist. Darüber hinaus sind die grundlegenden Verkehrsdaten – insbesondere die fehlende Angabe der Lkw-Anteile – nicht aussagefähig.

Es fehlt die Bewertung der Schadstoffbelastung der Wohngebiete, die zur Zeit relativ unbelastet sind und die nach dem Bau der Straße wesentlich stärker belastet werden.

Bereich der Ortsdurchfahrt

20 S. 17: „Bei Verzicht auf die Umgehungsstraße sind an der Ortsdurchfahrt Verkehrsstärken von über 15.000 Kfz/24h zu erwarten. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist jedoch auch in diesem Fall nicht mit einem Überschreiten der Immissions-Grenzwerte zu rechnen, was jedoch im Zuge der Schadstoff-Untersuchung nicht nachgewiesen werden konnte.“

Da keine ausreichenden Untersuchungen der Schadstoffausbreitung angestellt wurden, ist eine eindeutige Aussage über die Betroffenheit von Anwohnern durch den Plan nicht ermöglicht. Die Bestands- und Prognosedaten stützen sich fast ausschließlich auf Schätzwerte und allgemeine Erfahrungswerte. Selbst bei Verzicht auf die Baumaßnahme ist ein Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte in der Ortsdurchfahrt nicht zu erwarten; eine grundlegende Verbesserung der Immissionssituation wird nicht belegt. Eine Abwägung in Kenntnis möglichst genauer Informationen über diese entscheidenden Kriterien war daher nicht möglich und fehlt somit.

21 S. 17: Ergebnis

Die Darstellung der Belastung ist getrennt nach den Bereichen Umgehungsstraße und Ortsdurchfahrt. Es fehlt eine Gesamtbetrachtung „Ortskern Höchst“.

2.5.3 Verbesserung der städtebaulichen Situation

22 S. 18: „ Der Abschnitt (der B45) zwischen Montmélianer Platz und Mümlingbrücke ist der eigentlich zentrale Bereich, in dem sich Einzelhandel ...und Dienstleistungen ... konzentrieren... Daher wird ... die Entlastung der Ortsdurchfahrt durch eine Umgehungsstraße gefordert, um Stadtbild und Stadtfunktion verbessern zu können.“

Die Verlagerung des Einzelhandels auf Gewerbeflächen in Ortsrandlage hat mittlerweile Höchst überrollt. Entlang der B45 existiert inzwischen kein Lebensmitteleinzelhandel mehr. Die Vorstellung zum Stadtbild ist bei dem verbleibenden Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Fahrzeugen in 24 Stunden als völlig unrealistisch zu betrachten. Diese Verkehrsmenge entspricht dem Zustand von 1986 – zu dieser Zeit waren noch 4 Lebensmittelläden an der B45 vorhanden. Seinerzeit wurden keine Anstrengungen zur Stadtbildverbesserung unternommen mit dem Hinweis auf die propagierte Umgehungsstraße.

2.5.3.3 Funktion und Gestalt des Straßenraumes der Ortsdurchfahrt

23 S. 19

Die Einleitung zu diesem Kapitel ist um den Hinweis auf die Versäumnisse der letzten Jahre zu erweitern. Diese sind:

- Konzentration der Lebensmittelmärkte in den östlichen Bereich der Gemeinde
- Vernachlässigung der Odenwaldbahn in den 70er und 80er Jahren im Personen- und besonders im Güterverkehr
- Vernachlässigung der Werksverkehrs der großen Industriebetriebe.

24 S. 19: „Der Straßenzug der B 45 ist auch für den Fuß- und Radverkehr die einzige durchgehende Verbindung in Nord-Süd-Richtung.“

Die Aussage ist falsch. Alternativen für Fuß- und Radwege sind vorhanden. Drei weitere Mümlingbrücken stehen dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr im Bereich der Ortslage zur Verfügung.

25 „ ... insgesamt wohnen entlang der Ortsdurchfahrt 250 bis 300 Personen.“

Die Zahlenangabe ist total veraltet. Der korrekte Wert dürfte 2001 unter 200 liegen. Die Gegenüberstellung mit den Anwohnern, die durch den Plan neu belastet werden, fehlt.

2.5.3.4 Bedeutung des Straßenraumes für die Ortsentwicklung

26 S. 23: „Umgestaltung des Montmélianer Platzes: ... durch eine Neugestaltung, z.B. als Kreisverkehrsplatz, könnte auch die Beziehung zwischen der „Hauptstraße“ und dem für das Ortsbild wichtigen Ensemble aus Polizeistation, Kirche und Kloster wiederhergestellt werden ...“

Die Nennung eines städtebaulichen Traums ersetzt nicht die erforderliche fachliche Begründung für die Notwendigkeit des Planes. Auch ohne die Planmaßnahme ist das genannte Ziel zu erreichen.

Der Wunsch der Gemeinde Höchst, die Ortsdurchfahrt der B45 auf das verkehrlich notwendige Maß zurückzubauen, wurde in der Vergangenheit durch ein Veto des Bundesministeriums für Verteidigung verhindert. Die Ortsdurchfahrt weist dabei Querschnittsmaße zwischen 17 m in der Groß-Umstädter-Straße und 9 m auf der Mümlingbrücke auf. Selbst eine linienhaft Reduzierung auf das letztgenannte Maß wurde bisher durch die Straßenbauverwaltung verhindert. Der vorliegende Plan als Mittel zur jetzt benannten städtebaulichen Verbesserung ist daher nicht sachgerecht und finanziell überzogen.

2.5.3.5 Bismarckstraße

27 S. 23: „Auswirkungen einer Abkopplung“

Es ist nicht zu erkennen, warum nur eine „Abkopplungs-Variante“ geprüft wurde. Folgende Varianten sind noch zu prüfen mit dem Ziel, verkehrsberuhigte Zonen im Ortskern zu schaffen:

- Abkopplung der B426 alt Richtung Sandbach am Ortsende Höchst.
- Nichtanbindung der Groß-Umstädter Straße an die Westumgehung.

Verbindung zwischen B426 und Aschaffener Straße mit dem Ziel: Fußgängerzone in der Erbacher Straße zwischen Montmélianer Platz und Mümlingbrücke.

28 S. 23 „Die Schule selbst liegt aber ausreichend abgerückt von der Straße, dass sie nur wenig beeinträchtigt wird.“

Die Ernst-Göbel-Schule verfügt über einen ca. 6 Jahre alten Anbau mit naturwissenschaftlichen Fachräumen, der von der Bismarckstraße ca. 5 m Abstand einhält. Die Aussage des Planes ist falsch. Die Auswirkungen des Planes auf den Schulstandort – Schulwege werden gefährlicher, Lärm und Schule – werden nicht untersucht. Der Schulweg entlang der Mümling zwischen Höchst und Mümling-Grumbach wird nicht berücksichtigt. Die neuen baulichen Entwicklungen des Schulstandortes wurden nicht berücksichtigt. Eine Abwägung konnte daher nicht sachgerecht stattfinden.

2.5.3.6 Städtebauliche Wirkungen

29 S. 24: „Die vorhandene Bahnlinie ist allerdings bereits eine deutliche Zäsur.“

Die Auswirkungen der Bahntrasse auf das Landschaftsbild sind hier überzogen dargestellt. Eine Verstärkung der Trennwirkung ist nicht zu akzeptieren, denn der Gemeinde Höchst geht ein wertvolles Naherholungsgebiet am Galgenberg verloren.

30 „Die bebauten Flächen östlich der Bahnlinie sind durch die Emissionen der Umgehung betroffen.“

Hier wurden die Pläne des Odenwaldkreises, der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Hessen-Südost sowie des RMV zur Aufwertung der Odenwaldbahn und der Bahnhöfe nicht

berücksichtigt. (Gutachten zu Betriebs- und Infrastrukturverbesserungen, November 1993 / Februar 1994).

31 „... für die Jugendherberge ...“

Es existiert in Höchst keine Jugendherberge.

3.0.1 Nullvariante

32 S. 25: „Für jedermann erkennbar ...“

Dieses Kapitel beginnt mit einem Satz, der mehr populistische Züge beinhaltet als die fundierte Fachkenntnis eines Verkehrsplaners. Es fehlt gerade in diesem Kapitel eine Untersuchung der Varianten bzw. Strategien „Verkehrsvermeidung“ und „Verkehrsverlagerung“.

33 „Eine weitere Steigerung der Verkehrsstärken würde dort mit Sicherheit zum Verkehrsinfarkt während der meisten Tagesstunden führen.“

Die Aussage ist fachlich unhaltbar, da die Verkehrsstärke einem ausgeprägten zeitlichen Zyklus folgt und mit Beginn des Rückstaus an den Lichtsignalanlagen geringer wird. Schließlich tendiert sie beim Stau gegen Null. Sie stellt somit keine geeignete Größe zur Beurteilung von Verkehrsqualitäten und Leistungsfähigkeiten dar. Die während der Spitzenstunde durch das aktuelle Verkehrsmanagement zu bewältigende Verkehrsmenge wird nicht untersucht und nicht belegt.

Die Einschätzung des sogenannten Verkehrsinfarktes wird nicht belegt, die Verkehrsdaten enthalten keinen Hinweis auf die Dauer der Überlastungen der Knotenpunkte in der Ortsdurchfahrt, es fehlen Untersuchungen der Rückstaulänge und -dauer sowie der über die Verkehrsmenge summierten Stauzeiten. Der Begriff „während der meisten Tagesstunden“ ist gemäß Deutschem Sprachgebrauch mit „mehr als die Hälfte“ zu verstehen. Dies ist inhaltlich völlig falsch. Seit der Offenlage 1999 haben sich die Rückstaus in der Ortsdurchfahrt auf gleichbleibendem Niveau stabilisiert, eine weitere Verschärfung der Stausituation findet nicht statt.

34 Die Bevölkerung „verspricht sich von einer Verkehrslösung vielmehr eine Minderung dieser negativen Begleiterscheinungen.“

Die Aussage ist keine Abwägung, sondern Belletristik von Vorurteilen. Eine fachliche Aussage über Möglichkeiten zur Leistungsfähigkeitssteigerung der bestehenden Knotenpunkte fehlt. Es wurden keine entsprechenden Berechnungen angestellt, und dies angesichts der Tatsache, dass die vorhandenen LSA-Programme ausdrücklich die Stauhäufigkeit und Staulänge in der B426-alt steigern sollen, um eine Verkehrsverlagerung auf die B426-neu zu erreichen.

3.0.2. Ostvarianten

35 S. 26: „Gemäß den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen hätte eine östliche Umfahrung der Gemeinde Höchst i. Odw. die beste Verkehrswirksamkeit und somit den höchsten Entlastungseffekt, sowohl für die B 45 als auch für die B 426 innerhalb der Ortslage.“

Die angesichts der Verkehrsstruktur optimale Entlastungswirkung einer ortsnahen Ostumgehung wurde zwar erkannt aber nicht untersucht. **Wir sehen hierin einen grundsätzlichen Abwägungsfehler.** Die vorgenommene Variantenbetrachtung schloss eine ortsnahe Ostumgehung von Anfang an aus, ohne die Gründe hierfür besonders zu erwähnen. Die untersuchten Ostvarianten O1 bis O4 wurden verkehrstechnisch aufgebläht, um den Vergleich zu den Westvarianten allein durch die exorbitanten Längen bzw. Kosten zu entscheiden

3.0.3 Westvarianten

36 S. 28: „Es wird auf die Unterlage 2 verwiesen.“

Die Unterlage wurde nicht offengelegt.

37 S. 30: „Nach sorgfältiger Abwägung aller Belange wurde die Westvariante 1 zur ... Linienbestimmung vorgeschlagen.“

Der Längenvergleich zu den Ostvarianten ist nur in bezug auf die untersuchten Varianten richtig, **die nicht untersuchte ortsnahe Ostvariante ist um ca. 500 m kürzer als der Ausbauvorschlag.**

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

38 Knotenpunkt Nord

Die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Nord wird wegen der nicht zur Streckencharakteristik passenden Knotenpunktsgeschwindigkeit von 30 km/h verworfen, am Knotenpunkt Süd jedoch eingesetzt (S. 34 Abs. 2) Es besteht ein Widerspruch zwischen der positiven Aussage zur Gestaltung des Knotenpunktes Nord (S. 38 Abs. 3) und der Ablehnung dieser Ausbauf orm (S. 39 letzter Absatz). Die Einsparung von 410m Trasse durch einen Kreisverkehrsplatz wird nicht gewürdigt.

3.2 Natur und Landschaft

Geländeklima

39 S. 46: „Für die Planung relevant sind ...“

Bei der Diskussion des Geländeklimas fehlt eine räumliche Darstellung der Zirkulationen, die für die Immissionen relevant sind. Der landschaftspflegerische Begleitplan kommt zur Schlussfolgerung, dass der Luftaustausch im Untersuchungsgebiet weitgehend unterbrochen ist. Nur am Galgenberg ist mit Frischluftströmen zu rechnen, wodurch es zu lufthygienischen Belastungen kommt. Auf S. 27 wird ausgeführt, dass nach den Daten von Karpe (1978) keine Kaltluft abfließt. Hier ist der neueste Stand der Wissenschaft anzuwenden. Die Umfahrungsstraße wird die Luftströmungen im schwachwindigen Bereich an verschiedenen Stellen maßgeblich verändern. Dies wurde nicht berücksichtigt. Es wird Einsicht in die Berechnungsverfahren der Immissionsprognosen und die Aussagen des Deutschen Wetterdienstes zur Windsituation verlangt.

40 S. 47: „In der Ortsdurchfahrt werden ohne Umgehungsstraße die Belastungen der Bevölkerung durch steigendes Verkehrsaufkommen noch zunehmen.“

Diese Einschätzung ist in ihrer Einseitigkeit nicht haltbar. Sie unterschlägt die Mehrbelastung für die Anlieger der Umgehungsstraße. Hinsichtlich der ausgehenden Gesundheitsgefahren ist durch den Plan nachzuweisen, inwieweit es nicht zu einer Verlagerung des Problems von der Ortsmitte zum bewohnten Ortsrand kommt. Nicht untersucht wurden bis jetzt die positiven Auswirkungen eines Pfortnerampelsystems hinsichtlich der persönlichen Gesundheits- und Unfallgefährdung der Straßenanlieger.

Absehbare Konflikte mit dem Straßenbauvorhaben

41 S. 48: „Verlust landbaulicher Produktionsflächen und Schadstoffbelastung der Anbauflächen

- Entwertung der Erholungslandschaft
- Verlust naturnaher Ausgleichsräume
- Verlust von natürlichem Regenerationspotential
- Gefährdung der Trinkwasserversorgung“

Es fehlt die Darstellung der Beeinträchtigung der Odenwaldbahn durch die Erhöhung der Konkurrenzsituation und die bauliche Einschränkung für die Anlage eines zweiten Gleises. Die Aussagen der Interdependenzuntersuchung reichen hierzu nicht aus.

Es fehlt die Ermittlung und Darstellung der neuen Schadstoff- und Lärmbelastung der Bewohner im westlichen Gemeindegebiet.

42 „Positive Auswirkungen einer Umgehungsstraße von Höchst i. Odw.

- Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr
- Vermindertes Unfall- und Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung
- Erhöhte Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte

Möglichkeiten zur Gestaltung der Hauptstraße und Durchgrünung“

Von den genannten fünf positiven Auswirkungen der Umgehungsstraße sind bis auf die erste alle falsch, da die erwarteten Entlastungswirkungen entweder nicht quantifiziert werden können bzw. die Entwicklung des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs auf der bisherigen Ortsdurchfahrt ignoriert wird. Die innerörtlichen Verkehrsmengen beim Bau der Umgehungsstraße werden auf dem Niveau von 1985 verbleiben, und schon damals konnte von Aufenthaltsqualität und Kommunikation im Straßenraum keine Rede sein. Die Möglichkeiten zur Durchgrünung der Ortsdurchfahrt bestehen auch jetzt schon, sie werden nur ignoriert. Die Abwägung zwischen den Konflikten und den positiven Leistungen des Bauvorhabens ist somit grundlegend fehlerhaft.

Die Auswirkungen auf den Landschaftsplan der Gemeinde werden nicht erörtert. Da die Erholungsfunktion des Mümlingtales ersatzlos zerstört wird, müsste folgerichtig der Landschaftsplan der Gemeinde geändert werden.

Die Führung überörtlicher Rad- und Wanderwege wird erheblich verschlechtert - diese Tatsache wird im Plan nicht erörtert.

Durch den Kreisverkehrsplatz Mitte, der keine gesonderte Radfahrerführung beinhaltet, werden drei Rad- und Wanderwege des Odenwaldkreises und des Landes Hessen berührt.

Durch die Unterbrechung der Wege entlang der Mümling wird der dort vorhandene Radwanderweg wesentlich entwertet.

Die Planaussagen sind nicht abgewogen und stellen wesentliche Mängel bzw. Nachteile nicht dar.

43 S. 49: „Alle Ostvarianten sind ... als unwirtschaftlich zu bezeichnen.“

Ostvarianten haben eine deutlich höhere verkehrsentlastende und naturschonende Wirkung als eine Westvariante. Diese eindeutigen Vorteile wurden total vernachlässigt, da die vier diskutierten Ostvarianten zu mächtig dimensioniert sind. **Wir fordern daher die qualifizierte Prüfung einer ortsnahen Variante. Die geographischen Gegebenheiten lassen eine ca.. 2 km lange Ostvariante zu.**

3.3.4 Umweltverträglichkeit

44 S. 51: „Der Variantenvergleich wurde auf Basis des Merkblattes zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung durchgeführt ...“

Eine Umweltverträglichkeitsstudie nach dem UVP-Gesetz wurde nicht ausgearbeitet. Die dort geforderten Stufen sind nicht eingehalten.

Beurteilung der Varianten: Anschluss Nord

45 S. 53: „... empfohlen wird daher die Variante V1 R50 (das heißt: enge Kurve mit Radius 50m) ... oder die Variante V1 Kr (Kreisverkehrsplatz)“

Das Abweichen des Ausführungsvorschlages von dieser Empfehlung wird nicht begründet und dokumentiert. Eine Abwägung konnte somit nicht stattfinden.

3.6 Gewählte Linie

46 S. 55: „In einer Reihe von Besprechungen...“

Die Linienauswahl bestimmte sich nicht nach nachvollziehbaren Abwägungen von Fakten, sondern erfolgte nach dem Prinzip des geringsten Widerstandes und der Erfüllung nicht quantifizierbarer und fachlich nicht belegbarer Entlastungshoffnungen. Der grundlegende Widerspruch zwischen der eintretenden Verkehrsmengenreduzierung durch Verlagerung von unter 40% des DTV auf die Umgehungsstraße und der nicht grundlegenden Entlastung der Ortslage von Höchst von den Immissionen des Verkehrs wurde nicht gelöst.

4.1 Trassierung

47 S. 59: Werte der Achstrassierung

Die Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik wird in nicht nachvollziehbarer Weise (beliebig) außer Kraft gesetzt. Die Achstrassierung weicht (einsichtigerweise) vom Regelwerk der RAS-L ab (S. 59 letzter Absatz). Eine noch weitergehende Unterschreitung der Achsradienuntergrenze (S. 60 1. Absatz) wird jedoch abgelehnt. Die Einhaltung einer V85 von 100 km/h erscheint angesichts der Streckencharakteristik mit weitgehender Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h fachlich verfehlt. Insbesondere die zu begrüßende Anlage der Kreisverkehrsplätze widerspricht dem Argument einer Trassierung nach dem V85-Grundsatz. Angemessen wäre zur Reduzierung des Flächenverbrauches eine Verringerung der Entwurfsgeschwindigkeit. Die Grundelemente der Achstrassierung sind demnach nicht abgewogen gewählt. Es ist bei der Trassenplanung nicht zu erkennen, ob das Gutachten zu Betriebs- und Infrastrukturverbesserungen auf der Odenwaldbahn der SPNV Hessen Süd-Ost berücksichtigt wurde. Dort ist ein teilweiser zweigleisiger Ausbau der Odenwaldbahn vorgesehen.

48 S. 59: „Umfahrung der Zone II des Wasserschutzgebietes“

Die Höchster Wasserversorgung für ca. 10.000 Einwohner liegt direkt neben der Trasse. Die Vorkehrungen der Planung zum Schutz dieser Einrichtung sind völlig unzureichend.

49 S. 59: „Querung des Mümlingtales auf einem Damm ...“

Plötzlich (gegenüber der Darstellung 1997) ergibt sich die Notwendigkeit für die Straßenplaner, den Abfluss HQ100 der Mümling zu gewährleisten. Vorher war hiervon nicht die Rede.

50 Kreisverkehrsplatz an der L3106

Die Ausbildung des entspricht nicht den Erfordernissen des Radverkehrs. Der derzeitige - für den Radverkehr - unnötig gefährliche Zustand wird durch die Neuanlage des Kreisverkehrsplatzes beibehalten und nicht verändert. Es fehlt eine für den Verkehr auf dem Hessenradweg notwendige gesicherte Wegeföhrung zwischen der Bismarckstraße und der K112 für beide Fahrtrichtungen.

Die Variante V1 R50 oder V1 Kr (S. 53) wird ohne Begründung vernachlässigt. Der Landschaftsverbrauch wird vergrößert und die Belange der Verkehrssicherheit werden negativ verstärkt. Die auf Rang drei gesetzte Einmündung der Umgehungsstraße mit einem R200 wurde unverständlicherweise als Ausführungsform gewählt. Damit ist die Trassierung nicht abgewogen gewählt.

4.2 Querschnitt

51 S. 60: „Querschnitt RQ10,5“

Die Wahl ist fachlich nicht haltbar. Der in Anbetracht der Geschwindigkeit gleichwertige RQ9,5 wird anhand der nicht belegten Lkw-Anteile des künftigen DTV abgelehnt. Die Abwägung ist grundsätzlich fehlerhaft, da die Lkw-Anteile des Verkehrs nicht erhoben und prognostiziert wurden

52 S. 62: Querschnittsaufbau

Die Wahl des ist wegen der fehlenden Lkw- Daten fachlich nicht einwandfrei entwickelt.

53 S.62: Rinne in Asphaltbeton

Die Aufgabe der vorher geplanten Tiefbord-Rinne föhrt zu einer Erhöhung der Gefahr der Umweltverschmutzung im Havariefall. Bekanntlich werden aus Asphaltbeton in situ geformte Rinnen leichter überschwemmt als Tiefbordrinnen.

4.3 Änderungen im Wegenetz

54 S.64: „...wird zwischen 0+190 und 0+410 am Dammfuß ein 3,0m breiter abgekiester Weg angelegt.“

Der nördlich des Dammes geplante Weg ist überflüssig, da die Anfahrt zur Kreuzung mit der B45 auf den vorhandenen Wegen möglich ist. Es wird nicht erläutert, was unter dem Begriff „abgekiest“ zu verstehen ist. Der Eingriff in den Naturhaushalt ist nicht abschätzbar. Eine Unterbrechung des Fuß- und Radweges neben der Mümling ist nicht zu akzeptieren.

55 S. 64: „Die Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz ... sind ... mit den betroffenen Landwirten abgestimmt.“

Die behauptete Abstimmung wird nicht dokumentiert, sie ist angesichts der Aussagen der Betroffenen in Zweifel zu ziehen.

4.4 Baugrund

Die Problematik des Straßenbaus unmittelbar neben der wichtigsten Wasserversorgungsanlage von Höchst wird nicht behandelt. Die bekannt niedrige Überdeckung des Grundwasserleiters von nur 50 cm wird nicht gewürdigt, die Fließrichtungen wurden nicht untersucht; Eingriffe infolge der Bauwerksgründungen auf das Grundwasser wurden nicht untersucht.

Baubeginn bis 0+530 (Mümlingae)

56 S. 65: „ ... ergibt sich für den vorgesehenen Damm keine ausreichende Auflagerbedingung.“

Das Damm-Bauwerk durch die Talaue zerschneidet ökologisch und naturräumlich zusammengehörige Gebiete und Funktionseinheiten. Außerdem führt der Damm zur Bodenverdichtung im Wasserschutzgebiet und kann daher negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben. Eine detaillierte Untersuchung des Baugrundes wird nicht vorgelegt, eine Würdigung dieser Gefahrenpunkte erfolgt nicht. Die Wahl der Untergrundverbesserung ist nicht nachvollziehbar. Eine Bodenverbesserung oder -stabilisierung wird nicht diskutiert. Die Standsicherheit des Damms bei Hochwasser wird nicht dargelegt. Es fehlen Darstellungen der Brücken über die beiden Mümlingarme. Der Eingriff in die Uferzonen kann nicht nachvollzogen werden.

Bau-km 0+530 bis 1+090

57 S. 65: „Für die Querung des Bahndammes sind vor Baubeginn gesonderte Untersuchungen durchzuführen.“

Die Darlegung aller Auswirkungen der Planung auf die Belange der Betroffenen ist durch den Verweis auf künftige Untersuchungen nicht ordnungsgemäß (siehe Planfeststellungsrichtlinien Nr. 9 (3)).

Bau-km 1+530 bis 2+200

58 S. 66: „... die ehemalige Müllkippe der Gemeinde ... ist vermutlich auszukoffern.“

Die Darlegung der Standsicherheit des 10 m hohen Einschnittes in den Löß erfolgt nicht. Es werden keine geologischen Untersuchungen des Hanges vorgelegt. Die Problematik der Altlastensanierung wird nicht angesprochen oder untersucht.

4.5 Entwässerung

In der Talaue steht das Grundwasser teilweise bis 50 cm unterhalb der Ackerfläche. Außerdem reicht die Trasse bis nahe an die Wasserschutzzone II heran. Aus diesen Gründen ist die Behandlung und Ableitung des anfallenden Oberflächenwasser nicht fachgerecht geplant.

59 S.67: von Bau-km 0+420 bis 0+965: „Sammeln und Ableiten des Fahrbahnwassers über Mulden ... in die Mümling“

550m vom Pumpenhaus der Höchster Wasserversorgung wird ein Direkteinleiter von Abwasser an die Mümling angeschlossen, der im Havariefall zu einer Vernichtung des Lebens im Bach und zu einer Vernichtung der Höchster Wasserversorgung führen kann. Dies ist nicht zu akzeptieren. Der Wegfall des früher geplanten Erdbeckens wird nicht erläutert, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die Höchster Wasserversorgung sind ungeklärt. Es wird vermutet, dass dies ein Eingeständnis der Nichtqualifikation der frühere Planung ist.

4.6 Ingenieurbauwerke

Die Ausführungen enthalten keine Aussagen zu einem zweiten Bahngleis Höchst - Mümling-Grumbach, wie in der SPNV-Untersuchung dargestellt.

60 S.68: BW1: „ deshalb muss südlich der neuen B45 eine Wirtschaftswegbrücke über die Mümling mit anschließenden Erdwegen ... hergestellt werden.“

Die Planung enthält keine Aussagen über die Gestaltung der neuen Brücke. Die Auswirkungen auf den Naturhaushalt der Mümling werden nicht untersucht.

61 S.68: „ ... wurde die Gradienten der B45 neu angehoben und das Niveau des Mümlingtal-Radweges abgesenkt, so dass im Brückenbereich eine lichte Höhe von >2,50m erreicht wird.“

Die Auswirkungen auf das Kleinklima der Talau und auf die Kaltluftströmungen wurden nicht untersucht. Die klimatisch angespannte Situation von Höchst erfährt durch die Erhöhung des das Tal querenden Dammes eine weitere nicht quantifizierte Verschlechterung. Trotz mündlicher Ankündigung des Leiters des Hessischen Amtes für Straßen und Verkehrswesen Bensheim in einer Bürgerversammlung in Höchst wurde kein klimatologisches Gutachten zu diesem Punkt erstellt. Die Planung nimmt somit fahrlässig weitere Schädigungen von Höchster Bürgern in Kauf.

62 S. 69: BW2 und BW 3

Die Unterbrechungen der Fuß- und Radwegverbindungen durch die Brückenbauwerke BW 1, BW 2 und BW 3 stehen im Gegensatz zum Grundsatz der Minimierung von Auswirkungen der Planung auf die Belange der betroffenen Bürger. Ihre konstruktiven Merkmale - z.B. die Wahl der lichten Höhe - sind nicht abgewogen ausgewählt.

63 S. 70: BW 4

Die Ausbildung des Kreuzungsbauwerkes ist unklar. Im Bildteil des Planes ist für Bauwerk 4 von einer Überführung der Bahnstrecke, im Bauwerksverzeichnis jedoch von einer Unterführung der Bahnstrecke die Rede. Die Aussagen des Planes sind somit nicht eindeutig. Die Änderung der Bauwerkslänge von 81 auf 70 m wird nicht begründet, die Auswirkungen werden nicht erörtert.

64 S. 70: BW 5

Es fehlen Aussagen zur Auswirkung einer Verdunklung des Bachlaufes durch das neue Bauwerk.

65 S. 72: Amphibiendurchlässe

Die Lage der Durchlässe ist nicht dokumentiert. Die Zerschneidungswirkung der Trasse zwischen Mümling und Bahnlinie wurde nicht gemildert.

66 Kreuzungsbauwerks Wirtschaftsweg / B45

Der Wegfall des 1997 geplanten Bauwerks wird nicht erläutert, seine Auswirkungen werden nicht diskutiert.

67 Brückenbauwerk über die Mümling

Das zusätzlich geplante Bauwerk - südlich der Trasse - wird nicht vorgestellt. Seine konstruktive Ausbildung und die Auswirkungen auf den Bach werden nicht untersucht.

68 S. 73: 4.9.1 Entwurfstechnische Auswirkungen

Die Odenwaldbahn hat eine hohe Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur des Mümlingtales. Verbesserungen des Fahrplanes sowie finanzielle Förderungen des Landes Hessen in den letzten Jahren belegen dies. Im Rahmen der laufenden Privatisierung der Deutschen Bahn AG wird deutlich, dass dieses Unternehmen zukünftig wenig Interesse an Bahnlinien dieser Art haben wird und mit einem Wechsel der Besitzverhältnisse gerechnet werden muss. Es ist daher der Rhein-Main-Verkehrsverbund zu den baulichen Einschränkungen zu befragen.

69 S. 73: 4.9.2 Interdependenzuntersuchung

Es fehlt eine Aussage darüber, ob durch die bauliche Ausbildung des Bahnkreuzungsbauwerks oder durch die Linienführung der Trasse der künftige Ausbau der Bahnstrecke behindert wird. Der in den einschlägigen ÖPNV-Studien empfohlene zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Höchst und Mümling-Grumbach wird durch den Plan verhindert.

70 S. 74: „Die Angebotssituation auf der Odenwaldbahn ... ist hiervon nicht betroffen.“

Die Planer bemerken den Widerspruch nicht, den sie mit dieser Aussage und der eine Seite später „Verbesserungen des Angebotes auf der Odenwaldbahn bewirken eine deutliche Steigerung des Fahrgastpotentials“ darstellen. Die verkehrsplanerische Binsenweisheit, dass ein attraktives ÖPNV-System eben doch Fahrten vom Pkw-Verkehr abziehen kann, wird hier schlicht ignoriert. Zur vergleichenden Bewertung einer Investition in Straße oder Schiene gehört es, dass eben auch eventuelle Angebotsänderungen im ÖPNV berücksichtigt werden. So zu tun, als würde sich bei der Bahn in den nächsten 10 Jahren nichts tun, offenbart vielleicht das Wunschdenken der Straßenbauer, hat aber mit einem seriösen Vergleich nichts zu tun.

71 S. 74: „ ... die mittlere Reisegeschwindigkeit wurde mit 25 km/h in der alten Ortsdurchfahrt und 85 km/h für die geplante Ortsumfahrung angesetzt.“

Die wichtigste Einflussgröße der Verkehrsmittelwahl - die Reisegeschwindigkeit - wurde für den Plan mit 85 km/h angesetzt. Die Einflüsse des Knotenpunkts Süd (Kreisverkehrsplatz) und der erforderlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h wurden nicht berücksichtigt. Die Untersuchung BGS wurde nicht zu den Planunterlagen genommen; eine Beurteilung der Betroffenheit durch z.B. Bahnbenutzer ist damit nicht gegeben.

72 S. 75 „... Ergebnis ... , dass der Bau der Ortsumgehung Höchst einen vergleichsweise geringen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im Untersuchungsraum hat. ... Sollte die Ortsumgehung nicht umgesetzt werden, dann können insgesamt 1.800 Pkw/24h eingespart werden. Um diese Menge würde sich die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Höchst im Prognosejahr verringern.“

Der durch die Untersuchung prognostizierte Rückgang der DTV-Werte im Planjahr um 7% wurde von den Straßenplanern nicht zur Kenntnis genommen. Die damit reduzierte Entlastungswirkung des Planes wurde nicht diskutiert. Die grundlegende verkehrliche Wirkung des Planes wurde somit nicht sachgerecht abgewogen, sondern verfälscht dargestellt.

73 S. 75: „Mit der Odenwaldbahn findet derzeit kein Güterverkehr statt.“

Die Aussage ist falsch. Zum Zeitpunkt 1999 fand sehr wohl noch Güterverkehr statt. Inzwischen hat die DB-Cargo ihr Marketing im Odenwaldkreis wieder aufgenommen.

74 S. 77: 5. Schutz- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Ausführungen zum sogenannten Lärmschutz verschweigen die Tatsache, dass es für die Bürger keinen Schutz vor tatsächlichem Verkehrslärm gibt, sondern lediglich eine irrealer Lärmverteilungsmethodik. Die für den Bürger allein interessierende **tatsächliche** Belastung durch Verkehrslärm wird durch die isolierte Betrachtung des vom Straßenbauvorhaben ausgehenden zusätzlichen Verkehrslärms nicht beschrieben. Die vorhandenen Belastungen durch Lärm der Gemeindestraßen, der Bahnlinie und des Flugverkehrs führen in Höchst schon jetzt zu einer erheblichen Überschreitung der genannten Grenzwerte. Die Einhaltung dieser Grenzwerte wird durch die geplante Lärmschutzwand mit der Minimalaufwand-Methode vorgespiegelt. Die gesundheitlich interessierende Gesamtbelastung hinter der „Lärmschutzwand“ liegt jedoch um das vier- bis achtfache über den „rechnerisch“ ermittelten Belastungen.

75 S. 77: „ ... wurden schalltechnische Berechnungen mit dem EDV-Programm SCHALLPLAN ... durchgeführt.“

Der Grundsatz, dass eine Betroffenheit durch eindeutige Aussagen und Darstellungen ablesbar sein muss (Plafer Nr. 12), ist für die Beurteilung der Lärmbelastung nicht erfüllt. Der Hinweis auf ein Computerprogramm erfüllt nicht die genannte Voraussetzung. Die Tatsache, dass nur für ausgewählte Bauwerke die Schallimmission berechnet wurde, ist ein weiteres Indiz für die mangelnde Abwägung der Interessen der Wohnbevölkerung. Es fehlen Datengrundlagen für die bestehende sowie die geplante Situation sowie eine Beurteilung der durch die Bündelung von Bahn und Straße hervorgerufenen Immissionswirkungen. Auch der Aspekt der durch die geplante Schallschutzwand hervorgerufenen Verstärkungswirkung des von der Bahnlinie herrührenden Schalles für die benachbarten Wohngebiete wird nicht erörtert. Das vorgelegte Formblatt entspricht nicht den Forderungen der Verkehrslärmrichtlinie RLS-90.

76 S. 79: 5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten „...die unmittelbar nördlich der neuen Trasse liegende Zone II dieses Wasserschutzgebietes ist hingegen nicht betroffen.“

Die Betroffenheit der Wasserschutzzone II mag für Theoretiker durch die Trassenlage an der Grenze zu diesem Gebiet nicht gegeben sein, sie ist es jedoch de facto. Ein einziger Unfall mit Durchbrechen der Leiteinrichtungen - was von niemandem ausgeschlossen werden kann - wird diese Betroffenheit herstellen. Die sogenannten Fachargumente erweisen sich besonders beim Umgang mit dem Wasserschutzgebiet als haarspaltende unhaltbare Theorien.

77 S. 79: „Da die Zone III des Wasserschutzgebietes nur auf einem relativ kurzen Abschnitt durchfahren, das Fahrbahnwasser zudem gesammelt und abgeführt wird und weiter Schutzvorkehrungen wie Schutzplanken ... vorgesehen sind, ist hier nicht mit zusätzlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.“

Die Maßnahmen zum besonderen Schutz des Grundwassers sind nicht ausreichend. Die gewählten technischen Einrichtungen der Straße sind kein vollständiger Schutz des Trinkwasservorrates für 10.000 Höchster Einwohner. Die Beeinträchtigung besteht in der 20.000-fachen täglichen Vorbeifahrt von Kraftfahrzeugen an der Wasserschutzzone im Abstand von bis zu 0 Meter.

78 S. 79: 5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Durch den Plan werden zahlreiche - gemäß §23 HeNatG geschützte - Biotope zerstört, ohne dass dies dokumentiert wird. Die gemäß Hessischem Naturschutzrecht und dem UVP-Gesetz erforderliche Bilanzierung des Eingriffs und des resultierenden Ausgleichs wird nicht vorgelegt. Die durch die Planer vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen greifen ihrerseits wesentlich in Natur und Landschaft ein und erzeugen zusätzliche Schädigungen. Über die Quantifizierung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen können keine Aussagen gemacht werden.

Der Zerschneidungseffekt in der Talaue ist nicht ausgleichbar.

79 S. 80: „Das ursprünglich verfolgte Ausgleichskonzept im Mümlingtal musste verworfen werden, da die von betroffenen Landwirten behauptete Existenzgefährdung nicht widerlegt werden konnte.“

Der Nachweis der Unwiderlegbarkeit wird nicht geführt. Die gesetzliche Vorgabe, den notwendigen Ausgleich im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff vorzusehen, wurde fahrlässig und vorsätzlich - unter Billigung und Mitwirkung des Landrates des Odenwaldkreises - verletzt.

Die Existenzgefährdung der Landwirte beziffert sich gemäß dem Gutachten der Flurbereinigungsbehörde - auch diese Planfeststellungsunterlage wurde geheimgehalten - auf höchstens 8% der Betriebsfläche. Bei der vorgesehenen Flurbereinigungsfläche von 365ha sollte es möglich sein, auch 15 ha Ausgleichsfläche in die Umlegungsmasse einzurechnen. Die Beibehaltung des ursprünglichen Ausgleichskonzeptes würde eine Erhöhung des Flächenabzugs pro Landwirt auf 10% bewirken. Selbst dieser Wert stellt keine Existenzbedrohung im Wortsinn dar, wenn die entstehenden Einkommensverluste vom Straßenbauträger ausgeglichen werden. Unter vielen Aspekten - wir nennen hier nur die amtlich geförderten Flächenstilllegungsprogramme und die dringend notwendige Rückführung von Auenäckern in Grünland - ist hier ein besonderer Bedarf an der räumlichen Einheit von Eingriff und Ausgleich gegeben.

Das Gutachten des Amtes für Regionalentwicklung, Landwirtschaft und Landschaftspflege weist zudem grundlegende Mängel auf: beispielsweise wird Landwirt Zatocil aus Annelsbach ohne Grundstücke im Plangebiet ausgewiesen, obwohl er laut Grundstücksverzeichnis sehr wohl Eigentümer von Flächen ist (z.B. Flur 10 Nr. 149).

Gemäß dem Verursacherprinzip ist die Straßenbauverwaltung verpflichtet, diese Betriebseinschränkung durch entsprechende Ausgleichsregelungen wettzumachen. Dies ist entweder durch Zahlungen oder durch Flächentausch zu planen. Beide Möglichkeiten werden im vorliegenden Plan nicht vorgesehen, damit ist die Abwägung der straßenbaubedingten Folgewirkungen nicht umfassend sachgerecht und nachvollziehbar. Sie überlässt in unausgewogener Weise die negativen Folgewirkungen des Straßenbaus den Anwohnern.

80 S. 80: „ ... Ersatzmaßnahmen ... die diesen Eingriff funktional, wenn auch nicht in Ortsnähe kompensieren...“

Als Ersatzmaßnahmen werden der Einbau von Bögen in die Gersprenz, der naturnahe Rückbau eines Wehres in Ueberau und die Extensivierung eines Dammwildgeheges in Brensbach vorgeschlagen. Die Straßenbauplanung zerstört die – wie die Landschaftsplaner selbst richtig feststellen – per se schon unnatürliche Auenlandschaft der Mümling ein weiteres Mal. Der Eingreifer in Natur und Landschaft hat – nach dem Gesetz – geeignete Ausgleichsflächen vorzuschlagen. Bislang wurden angeblich über 16.000 m² durch das Amt für Straßen- und Verkehrswesen angekauft obwohl dies aus den Planfeststellungsunterlagen nicht hervorgeht. Es ist völlig untragbar, dass Renaturierungsmaßnahmen an der ohnehin äußerst stark in Mitleidenschaft gezogenen Mümling vorsätzlich unterlassen werden.

Die Anlage von Streuobstwiesen oder ähnlichen Kulissen ist genauso gut im Mümlingtal unterzubringen, wie im Gersprenztal. Die der zugrundeliegenden Gesetzesvorschrift innewohnende Absicht, die durch die Planung Geschädigten wenigstens teilweise durch Naturreparaturen zu entschädigen, wird durch die Planungsänderung mit Füßen getreten – mit Billigung und unter Mitwirkung des Landrates des Odenwaldkreises und des Bürgermeisters der Gemeinde Höchst i. Odw. Die Straßenplanung wird dazu missbraucht, ein gescheitertes Tierhalterunternehmen durch Vetterwirtschaft der Politik zu sanieren – auf Kosten der Gesundheit der Höchster Bevölkerung.

81 S. 80: „...ferner ist die Gestaltung von Aussichtspunkten vorgesehen.“

Die Maßnahme kann nur als Verschleuderung von Straßenbaumitteln bezeichnet werden. Welche Qualität soll den der Ausblick auf die zerstörende Talquerung einer Bundesstraße aus 20 bis 100m Entfernung besitzen, dass er auch noch baulich unterstützt wird?

82 S. 80: „ ... Anlagen von Wiesen auf Ackerland“ wurden gestrichen

Die Chance, mit Hilfe der Ausgleichsmethodik den naturfremden Zustand von Äckern in einer Talaue zu beseitigen, wurde leichtfertig und ohne Begründung vertan.

83 S. 82: „Verschluss von Drainleitungen und Abzugsgräben“ wurde gestrichen

Die Chance, mit Hilfe der Ausgleichsmethodik den naturfremden Zustand von Äckern in einer Talaue zu beseitigen, wurde leichtfertig und ohne Begründung vertan.

84 S. 82: „Extensivierung der Grünlandnutzung und Neuanlage von Grünland“ wurde gestrichen

Die Chance, mit Hilfe der Ausgleichsmethodik den naturfremden Zustand von Äckern in einer Talaue zu beseitigen, wurde leichtfertig und ohne Begründung vertan. Die Pflichtaufgabe der Straßenplaner scheiterte offensichtlich an den zu geringen Angeboten von Ausgleichszahlungen an die Landwirtschaft.

85 S. 82: „Ackerrandstreifen mit abschnittswisen Gehölzgruppen“ wurde gestrichen

Die Schwierigkeiten, die sich einer Bepflanzung von Ackerrandstreifen entgegenstellten, wurden nicht dargelegt.

86 S. 82: Ersatzmaßnahmen „Regeneration des Bodens ...“ wurde gestrichen

Die Planung verfolgt offensichtlich das Ziel, ohne den nach dem Naturschutzgesetz vorgeschriebenen Ausgleich die Lebenssituation von 10.000 Höchster Bürgern dauerhaft zu verschlechtern. Entweder hatte die planende Behörde bis zum Jahr 2000 keine Ahnung von den Problemen, die sie zu bewältigen hat, und legte daher fachlich unqualifizierte Pläne vor, oder sie vernachlässigt jetzt unter der Rückendeckung verantwortungsloser Politiker die gesetzlich aufgetragene Pflicht.

Es ist völlig unhaltbar, per Strich ein ganzes Ausgleichskonzept auszuradieren, das man noch vor Jahresfrist als Ergebnis fachlich ausgewogener Arbeit anpries.

Die Auswirkung der Konzeptänderung wird weder dokumentiert noch erläutert.

Die Auswahl der für Ausgleichsmaßnahmen herangezogenen Flächen erscheint willkürlich. Es wird nicht erläutert, warum bestimmte Parzellen in unmittelbarer Trassennähe nicht für

Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden, während Nachbarparzellen mit Nutzungsbeschränkungen versehen werden.

Ein möglicher Rückbau der B45 zwischen Knoten Süd und Ortslage wird nicht erörtert.

Es fehlt ein Ausgleich für den Verlust des Naherholungsgebietes „Galgenberg“.

87 5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die in der Vorläuferplanung dargelegten Fragen „Sportplatz“ und „Kleingärten“ werden im der vorliegenden Fassung nicht mehr erläutert. Die Streichung des Textes wurde nicht dokumentiert. Damit sind die Planfeststellungsunterlagen nicht ordnungsgemäß ausgearbeitet, da die Auswirkungen der Planänderung nicht mehr vollständig dargelegt werden.

Eine Betroffenheit durch den Plan ist nicht ablesbar, da die wesentlichen Konsequenzen des Planes nicht erörtert werden.

Planfeststellungsunterlagen 4/1 und 4/2

88 In der Zeichnung finden sich farbige Markierungen

Die Planzeichnung datiert vom Juli 1998. Die verwendete Signatur wird nicht erläutert, die Legende ist unvollständig. Es muss bezweifelt werden, dass die Planzeichnung dem aktuellen Stand der Planung entspricht.

Planfeststellungsunterlagen 4a/1 und 4a/2

89 Leitungsplan

Die Planzeichnung datiert vom Juli 1998. Die verwendete Signatur wird nicht erläutert, die Legende ist unvollständig. Wir halten unsere mit Schreiben vom 04.02.1999 vorgetragenen Einwendungen aufrecht.

Planfeststellungsunterlage 5

90 Bauwerksverzeichnis

Es werden als entfallende Planungsteile dargestellt:

ein straßenbegleitender asphaltierter Weg zwischen Bahn und Mümling,

Ausgleichsmaßnahmen in der Mümlingau,

Entwässerungsbecken
Maßnahmen

sowie als zusätzliche

Landschaftsplanerische Maßnahmen in Affolterbach

Die Streichung des Asphaltweges wird nicht begründet, ebenso der Wegfall der Ausgleichsmaßnahmen. Die Änderung des Entwässerungskonzeptes ist auch aus den übrigen Unterlagen nicht erhellt.

Die neuen Landschaftsplanungen in Affolterbach werden in keiner anderen Planunterlage (z.B. durch zeichnerische Darstellung) erläutert.

Planfeststellungsunterlage 6.1

91 Planfeststellungsunterlage 6.1 wurde nicht ausgelegt.

Wir halten unsere mit Schreiben vom 04.02.1999 vorgetragenen Einwendungen aufrecht.

Planfeststellungsunterlage 8.1

92 Grunderwerbsplan 8/4

Die verwendete Signatur wird nicht erläutert, die Legende ist unvollständig. Die Sicherstellung der Landschaftsplanung in Affhöllerbach ist nicht gewährleistet, der Plan stellt nur eine unverbindliche Absichtserklärung dar, da er die notwendigen Eigentumsänderungen nicht vorbereitet.

Planfeststellungsunterlage 9

93 Planfeststellungsunterlage 9: Grunderwerbsverzeichnis S. 14ff:

Das Grunderwerbsverzeichnis wurde geändert. Die Änderungen wurden nicht dokumentiert. Es ist für vorher beteiligte Bürger nicht möglich, ihre jetzige Betroffenheitslage zu erkennen. Das Verzeichnis ist auf dem Stand von mindestens 1999. Angeblich hat das Hessische Amt für Straßen- und Verkehrswesen 16 ha im Plangebiet erworben. Diese Flächen sind im Verzeichnis nicht aufgeführt.

Planfeststellungsunterlage 10

94 Planfeststellungsunterlage 10 wurde nicht ausgelegt.

Wir halten unsere mit Schreiben vom 04.02.1999 vorgetragenen Einwendungen aufrecht.

Obwohl aus der offengelegten Planung Änderungen am Entwässerungskonzept ersichtlich sind, wurde die zugehörige Fachplanung nicht offengelegt. Die Auswirkungen der vorgenommenen Änderungen betreffen den Schutz unserer Lebensumwelt. Die Streichung dieses Schutzes ist für uns nicht nachvollziehbar.

Planfeststellungsunterlage 11

Hans Dorn: Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht

95 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan verwendeten Gutachten sind alle älteren Datums.

Die Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans vom November 1998 wurden vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen und nicht vom Autor der Landschaftsplanung vorgenommen. Damit ist die fachliche Qualifiziertheit der Planänderungen nicht mehr gewährleistet. Dieses Urteil wird durch die Vorgehensweise bei den Änderungen deutlich, da nur die aus der geänderten Trassierung gewonnenen Flächendaten übernommen und in die ansonsten unveränderten Textpassagen des ursprünglichen Gutachtens eingefügt wurden. Anscheinend gibt es keine qualitativen Beziehungen zwischen den geänderten Zahlen und den daraus abzuleitenden Urteilen und Bewertungen. Außerdem wurden - entgegen dem Versprechen des Deckblattes vom 19.11.98 - im gesamten Text des Erläuterungsberichtes Änderungen vorgenommen. Laut Inhaltsverzeichnis sollte nur der neue Abschnitt „Auswirkungen des erhöhten Dammes im Mümlingtal“ eingefügt sein.

1.1 Auftragserteilung

96 S. 1: „... musste die Kompensation ... außerhalb des Plangebietes erreicht werden.“

Die Entscheidung zur Kompensation außerhalb des Plangebietes erfolgte unter Missachtung der geltenden naturschutzrechtlichen Vorschriften. Die Erfüllung der Kompensationspflicht in räumlichem Zusammenhang stellt die Standardlösung von Planungsaufgaben dar. Sie darf keinesfalls - wie hier vorgeführt - in das Belieben der Straßenbauverwaltung gestellt werden. Die Rückendeckung seitens der Odenwälder Lokalpolitik ist ein gravierender Verstoß gegen das Planungsrecht des Fernstraßenbaus und das Naturschutzrecht.

1.3 Räumliche Lage

97 S. 1: „... Gesamtgröße ... 300ha, davon werden 24,07ha durch Straßenbau... verändert“

Der Eingriff findet somit auf 8% der Plangebietsfläche statt.

1.4 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie

98 S. 2: „die Raumanalyse stellte fest, dass gerade in der Siedlungsumgebung der Ostsektoren überdurchschnittlich starke Raumwiderstände bestehen. Dort ist bei Straßenbaumaßnahmen mit bis zu sechs betroffenen Schutzgütern ... und gravierenden Umweltbeeinträchtigungen zu rechnen. ... Die sieben bis acht Kilometer langen und mit extremen Geländeingriffen verbundenen Ostvarianten waren somit auszuschneiden.“

Die Abwägung wurde unter Nichtbeachtung der **ortsnahen** Ostumgehung getroffen. Diese Variante drängt sich einer fundierten Verkehrsplanung geradezu auf. Die Entscheidung ist nicht sachgerecht abgewogen zustandegekommen.

1.5 Planungsvorgaben

99 S. 3: „Nordabschnitt: ... wobei vor der Bahn ein Kaltluftstau vermutet wird. Messungen liegen dazu nicht vor.“

Die fehlenden Messungen zur Kaltluftsituation lassen gesicherte Rückschlüsse auf die klimatischen Auswirkungen nicht zu.

1.5.2 Schutzgebiete und geschützte Einzelobjekte

100 S. 3: verschiedene Einzelbaumbestände, die ND-würdig ... sind.“

Hiezu gehört eine ND-würdige Gruppe Linden, südlich des Sportplatzes und westlich des Bahndammes, die durch die Trasse vernichtet wird.

1.5.5 Wasserwirtschaftliche Planungen

101 S. 5: „... Retentionsraum ... ohne gegenseitige Behinderung möglich“

Der Zusammenhang zwischen Straßenbau und den geplanten Ausgleichsmaßnahmen vernachlässigt die besondere Schutzwürdigkeit von Retentionsräumen. Die geplante Regenwasserbehandlung ist für den Fall der Retention nicht ausgelegt. Es fehlen Aussagen zum Überstau dieser Anlage und zum Verhalten des Straßendamms bei Überstau der umliegenden Flächen.

102 S. 5: „Die zitierten Planwerke ... wurden mittlerweile ersetzt. Die Abschnitte „(der neuen)“ Planwerke sind im Anhang zitiert“

Die Planung setzt sich nicht mit den geänderten Rahmenbedingungen der Raumordnung und Landschaftsrahmenplanung auseinander. Das Zitieren der entsprechenden Planungen genügt keineswegs, um deren Vorgaben in die vorliegende Planung einfließen zu lassen.

1.6 Beschreibung der Westumgehung

103 S. 6: „Fahrbahnflächen ... 3,03ha“

Die Erhöhung der Flächenwerte ist aus den verkehrstechnischen Plänen nicht ableitbar. Diese lassen die Straßenplanung gegenüber der Vorgängerplanung von 1999 vollständig unverändert.

1.6.2 Technische Daten

104 S. 6: „Die Gradienten richtet sich nach den im Brückenbereich abzuführenden Hochwässern und der erforderlichen Höhe der Radwegunterführung“

Der Widerspruch ist deutlich. Die Trassierung erfolgt den in keiner Planfeststellungsunterlage dokumentierten Forderungen der Wasserwirtschaft (siehe hierzu Planfeststellungsunterlage 6.1) und nicht den Geboten des sparsamen Umgangs mit Fläche und Naturgütern.

1.6.3.2 Schadstoffausbreitung

105 S. 7: „Eine Untersuchung zur voraussichtlichen Luftschadstoffbelastung liegt nicht vor.“

Eine fachgerechte Beurteilungsgrundlage für eine der bedeutendsten Auswirkungen des Planes für die betroffenen Anwohner liegt nicht vor.

1.6.5 Lärmschutzmaßnahmen

106 S. 7: „... Erdwall von 0,75 bis 3,50 m über der Straßenhöhe“

Die Maßnahme führt zu einer massiven Entstellung der Landschaft.

2.2 Ergebnis der Variantenuntersuchung

2.2.2 Höchst West bis Höchst Nord

107 S. 9: „Der plangleiche Anschluss Höchst West hat so klare Vorteile ..., dass planfreie Lösungen nur aus zwingenden Gründen vertretbar sind.“

Die geforderten zwingenden Gründe werden durch den Plan nicht genannt. Die gewählte planfreie Lösung ist somit fachlich nicht ausreichend begründet.

3. Bestandsaufnahme

3.1.1.1 Wohngebiete und Aufenthaltsbereiche

108 S. 11: „Eine ansprechende Gestaltung des Straßenraumes lässt die bestehende Verkehrsführung nicht zu.“

Die Aussage ist falsch. Es liegt eine Planung zum Rückbau und zur Begrünung der Groß-Umstädter Straße vor. Einer Umsetzung steht seitens des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Bensheim nichts entgegen.

109 S. 12: 3.1.2.1 Landschaftliche Erholungseignung

Auf die vorhandene Erholungsnutzung durch den Reiterhof Wodarz im Hof Göttmann wird nicht eingegangen. Dieser wird durch den Plan erheblich in seiner Nutzung eingeschränkt, da die künftige Verlärmung des Galgenberges die Erholungsmöglichkeiten drastisch verschlechtert. Der Reiterhof stellt ein beliebtes Spaziergangsziel der Höchster Bevölkerung dar.

110 S. 12: „2 Radfahrer pro Minute“

Auf die Entwertung der diagnostizierten Radwegenutzung durch den Plan wird nicht eingegangen.

3.1.2.2 Vorbelastung

111 S. 12: „Stark belästigend wirkt großflächige Jauchedüngung der Äcker entlang der Erholungswege.“

Der Hinweis ist überzogen, da im ländlichen Raum mit diesen Belastungen gerechnet werden muss. Viel interessanter wäre es, auf die Konsequenzen dieser landwirtschaftlichen Maßnahme für die Fauna einzugehen.

3.2.1.1 Bestandsbedrohte Vogelarten

112 S. 13: „Graureiher ...“

Graureiher sind reichlich vertreten, Eisvogel, Braunkehlchen und Wasserramsel sind jedoch stark bedroht. Vom Eisvogel sind im Planbereich höchstens 3 Brutpaare bekannt.

Die Bedrohung wird durch den Plan weiter verschärft. Es werden keine Maßnahmen zur Reduzierung der Bedrohung aufgezeigt.

3.2.2 Vorbelastungen

113 S. 14: „Bahnlinie hat keine Trennwirkung ...“

Diese Aussage ist so nicht haltbar. Selbst bei der nur im Stundentakt befahrenen Odenwaldbahnstrecke lassen sich deutliche Trennwirkungen durch den Bahnkörper dokumentieren.

3.2.3.4 Bereiche geringer faunistischer Bedeutung

114 S. 15: „... dass die Planung ... nicht faunistisch - ökologisch verträglich ist.“

Dem dargestellten Befund entspricht der Plan in keiner Weise. Durch die Baumaßnahme wird der festgestellte hohe Wert des Lebensraumes „Mümlingtalaue“ unwiederbringlich zerstört. Die Zerschneidung des Geländes durch die Trasse verhindert die Wanderung der Tierarten, die vorgesehenen drei Amphibientunnel sind demgegenüber nahezu wirkungslos.

3.3.1 Vegetationskundliche Aufnahme

115 S. 16: „Biotoptypen“

Die Feldaufnahme erkannte nicht das Vorhandensein von 4,4 ha - zum damaligen Zeitpunkt mindestens fünf Jahre alter - Ackerbrachen. Diese Flächen werden durch die Trassierung direkt betroffen.

116 S. 25: „3.5 2 Oberflächengewässer“

Die Gewässerstrukturkarte des Landes Hessen wäre hier zu beachten. Leider sieht sich die planende Behörde hierzu nicht in der Lage

117 S. 25: „ ... wird das zehnjährige Hochwasser (HQ10) bordvoll abgeführt.“

In der Einschätzung wird die zeitliche Entwicklung der Hochwasserereignisse nicht berücksichtigt. Die fachliche Begründung, ob dieser Wert angesichts der zunehmenden Versiegelung des Einzugsbereiches der Mümling noch ausreichend ist, fehlt.

3.6 Klima

118 S. 27: „Der Untersuchungsraum gilt im Vergleich zum übrigen Odenwald als so stark belastet, dass die bioklimatische Eignung für Erholungssuchende kaum noch gegeben ist.“

Die Feststellung sollte als Konsequenz haben, dass im Untersuchungsraum keine weiteren Verschlechterungen stattfinden dürften.

119 S. 28: „Mit wirksamen Frischluftströmungen ist am Hang des Galgenberges zu rechnen.“

Die Unterbrechung dieser Luftströme durch den Straßenbau wird nicht diskutiert.

3.7 Landschaft

3.7.2.4 Landschaftsästhetische Belastungen

120 S. 30: „Im gesamten Untersuchungsraum gibt es nur wenige Bereiche, in denen der Verkehrslärm hinter die Naturgeräusche zurücktritt.“

Es fehlen Messergebnisse der jetzigen Lärmsituation bzw. Simulationsrechnungen, die alle zur Zeit vorhandenen Lärmquellen berücksichtigen. Neben dem Verkehrslärm (Luft, Straße, Bahn) dürften Emissionen des Siedlungsbereiches zu berücksichtigen sein.

121 S. 32: 4. Konfliktanalyse

Es wird nicht unterschieden zwischen Maßnahmen, die auf jeden Fall durchgeführt werden müssen, um das Bauwerk zu schützen und Maßnahmen, die als Ausgleich dienen sollen. Als Beispiel ist zu nennen auf S. 51 die Anlage von Extensivrasen. Diese Maßnahme ist auf jeden Fall erforderlich und kann daher nicht als Ausgleichsmaßnahme angerechnet werden. Ähnliches gilt für die Abführung des Regenwassers.

4.1 Projektauswirkungen

122 S. 32 „... können die baubedingten Beeinträchtigungen in der Regel stark minimiert werden ...“

Es werden keine Maßnahmen benannt, die diese Minimierung durchzusetzen in der Lage wären. Die erwünschte Begrenzung der Beeinträchtigungen bleibt somit Wunschdenken.

123 S. 32: „Die Minimierung dieser Auswirkungen erfolgt primär durch die Wahl der ökologisch verträglichsten Lösung.“

Schön wär's! Durch die unterlassene Prüfung einer ortsnahen Ostumgehung erfüllt der Plan nicht die selbst gestellte Forderung. Der Plan ist in ökologischer Hinsicht nicht die Maßnahme mit der geringsten Auswirkung.

124 S. 32: „sekundäre Effekte ... verstärkte Siedlungstätigkeit ... zunehmender Erholungsdruck...“

Eine inhaltliche quantitative Auseinandersetzung mit diesen Effekten des Planes erfolgt nicht. Die qualitative Benennung dieser Nachteile des Plans wird nicht in die erforderliche Gesamtbewertung einbezogen. Die Auswirkungen der ausgeweiteten Siedlungsflächen auf den Flächenbedarf für Erholung werden nicht erörtert. Die massive Verschlechterung der Erholungsfunktion im Planraum wird in Kauf genommen, die Verschlechterung der Abgas- und Lärmsituation wird unbelegt als zu vernachlässigen abgetan. Die zwangsläufig für die Landwirtschaft resultierende Notwendigkeit, auf den verbleibenden zerschnittenen Flächen noch intensiver zu wirtschaften als bisher, wird in keiner Weise angesprochen. Die wertvollen Auenflächen werden damit durch den Straßenbau zerschnitten, um dann der unter Druck geratenen Landwirtschaft vollends als Intensivflächen anheimzufallen. Der Plan sieht keine rechtlich ausreichend begründete Gegensteuerung gegen diesen Effekt vor.

4.1.1 Baubedingte Auswirkungen

4.1.1.1 Faktoren und Einwirkungsbereiche

125 S. 34: „Auf der gesamten Eingriffsfläche der baulichen Anlagen von ca. 14,4 ha werden Vegetation und Oberboden beseitigt.“

Diesem riesigen Verlust an Natur stellt der Plan als Gegensteuerung nur die „Vor-Kopf-Bauweise gegenüber, deren Durchsetzung zweifelhaft ist.

4.1.1.2 Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen

126 S. 34: „... der Überschuss“ (an Erdmassen) „wird für ... Abflachung von Dämmen eingesetzt.“

Durch das Überschütten jahrzehntealter Dammlächen mit ihrer schützenswerten Fauna werden weitergehende schwerwiegende Eingriffe in Natur und Landschaft bewirkt. Es fehlt die Auseinandersetzung mit diesem Sachverhalt.

4.1.1.3 Einschätzung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen

127 S. 34: „Die Gehölze und andere natürliche Vegetation sind an der Grenze der Wiederherstellbarkeit, wobei eine 30-Jahresfrist anzusetzen ist.“

Die Aussage lässt offen, ob der Eingriff des Planes die Grenze bereits überschritten hat. Die mangelnde Eindeutigkeit lässt eine abgewogene Auseinandersetzung mit den Planfolgen nicht zu. Es ist zu befürchten, dass hierdurch grundlegende Abwägungsfehler hervorgerufen wurden.

4.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

128 S. 35: Die Kenndaten der Brücken

wurden gegenüber der Planung 97 in nicht nachvollziehbarer Weise geändert. Ein Vergleich – und damit die Abschätzung der neuen Betroffenheit durch die Planänderung – ist nicht mehr möglich. Die im Plan dargestellte neue Mümlingbrücke fehlt in der Auflistung.

129 S. 35: Die Flächendaten

wurden in nicht nachvollziehbarer Weise geändert. Trotz der im Text und in den Plänen dargestellten Änderungen der landwirtschaftlichen Wege fehlt nun deren Flächenauflistung (7.900 m²)

130 S. 36: „Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung durch Abtrennung von Wegebeziehungen und gestörtes Landschaftsbild, Verlust von Sport- und Freizeitanlagen durch das Bauwerk“ (*gemeint ist die Westumgehung*)

Die benannten Wirkungen - Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen, Verschiebung von Artenspektren durch veränderte Boden-, Klima- und Wasserverhältnisse – werden zwar benannt, es fehlt jedoch eine qualitative und quantitative Auseinandersetzung mit den Einwirkungen. Eine Bilanzierung der Eingriffe und des Ausgleichs erfolgt nicht, so daß nicht absehbar ist, ob die gewählten Maßnahmen dem Ansatz nach geeignet sind, die Eingriffe erfolgreich abzuschwächen.

131 S. 36: „Starke Veränderungen des Reliefs, Beeinträchtigung bis Verlust natürlicher Bodenfunktionen, Erosionsgefährdung

Verminderung der Grundwasserneubildung durch erhöhten Abfluß und Verdunstung, Störung des Bodenwasserhaushalts sowie der Grundwasserbewegung, Verlust von Retentionsflächen und natürlichen Gewässerstrecken.

Unterbrechung von Luftaustauschbahnen und Störung des lokalen Windfeldes durch Düsenwirkung von Einschnitten oder Brücken, lokale Überwärmung und vermehrte Kaltluftstagnation mit Nebelbildungen, erhöhte Spätfrostgefahr.

Weiträumige technische Überformung der Landschaft, Zerschneidung landschaftlicher Leitlinien, Unterbrechung von Sichtbezügen im Nah- und Mittelbereich, Verlust gewohnter Proportionen und Identitäten des Raumes.

Verlust und Entwertung historisch wichtiger Bausubstanz mit Beeinträchtigung des Umfeldes, Verlust kulturlandschaftlicher Elemente.“

Die Auswirkungen des Plans führen nicht zu angemessenen Ausgleichsmaßnahmen. Diese werden nicht auf ihre Entsprechung zu den aufgezählten Auswirkungen hin geprüft. Eine quantitative Bewertung fehlt, die qualitative Bewertung enthält keine Aussagen zu den grundsätzlichen Maßstäben

4.1.2.3 Einschätzung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen

132 S. 37: „ ... keine wesentlichen anlagebedingten Nachteile werden bei den Schutzgütern Wohnumfeld, Erholung, Wasser und Klima erwartet.“

Die Aussagen sind optimistisch und verdrängen die bei der Beschreibung des Planes bereits ermittelten spezifischen Auswirkungen: Erholungswege an einer stark befahrenen Bundesstraße sind keine Erholungswege mehr; Sport neben einer Bundesstraße ist gesundheitsgefährdend; Gartennutzung neben einer Bundesstraße ist gesundheitsgefährdend. Infolge der mangelnden Datenerhebung ist der Befund über Wasser und Klima nicht erstaunlich – aber falsch.

133 S. 37: 4.1.2.5 Auswirkungen des erhöhten Dammes im Mümlingtal.

Die Änderung der Planfeststellungsunterlagen führt zu Flächenumschichtungen von etwa 5.000 m². Die textliche Darstellung dieser Änderung ist mit 15 knappen Zeilen mehr als dürftig und fachlich absolut unzureichend. Das behauptete Gutachten liegt nicht vor. Die vorgelegten Bilder bestätigen den Zerschneidungseffekt der Landschaft an einem ihrer sensibelsten Punkte. Die Minderungsbemühungen der Straßenplanung – sollte es sie gegeben haben – sind nicht erkennbar. Der Hochwasserdamm ist als solcher klar zu erkennen.

4.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

134 S. 37: 4.1.3.1 Faktoren und Einwirkungsbereiche

Es fehlt eine Diskussion des Schutzgutes Wasser, die den vorhandenen Gegebenheiten der Grundwasserströme Rechnung trägt. Die fehlenden Überlegungen lassen einen grundsätzlichen Abwägungsmangel befürchten.

Schadstoffe

135 S. 37: „Durch Abgase entstehen außer Gesundheitsgefährdungen auch Geruchsbelästigungen.“

Diese Aussage verbietet die Anlage von Kleingärten sowie des Sportplatzes neben der Umgehungsstraße.

Lärm

136 S. 38: „Die Tagesgrenzwerte (16. BImSchVO) für Wohnen werden im Abstand von ca. 50m eingehalten.“

Diese Aussage bedeutet, dass im Abstand von 50m von der Westumgehung allein der Lärm dieser Straße den Grenzwert der genannten Verordnung erreicht. Für den Bewohner allein bedeutsam ist jedoch, dass der gesamte übrige Lärm aus Straßenverkehr, Bahnverkehr, Luftverkehr und Nachbarschaft noch addiert werden muss. Die alleinige Auffüllung des „Lärmkontingentes“ durch die Westumgehung bewirkt eine geplante Grenzwertüberschreitung für die Anwohner.

137 S. 39: „In der Realität fühlen sich ca.. 54% der Bevölkerung durch Lärmbelastungen betroffen und stellen dieses Problem an erste Stelle vor anderen, bekannten Umweltbelastungen, wie Luft- und Wasserverschmutzung, Waldsterben etc. (Umweltbundesamt). Hauptquelle ist dabei der Straßenverkehrslärm, der mittlerweile nahezu allgegenwärtig ist. Tagesmittelungspegel von 55 bis 60 dB(A), außen, sind für über 20% der Bevölkerung unerträglich und erzeugen psychovegetative Störungen; bei häuslichen Aktivitäten fühlen sich davon sogar über 30% schon wesentlich gestört. (Umweltbundesamt). Die Lärmbelastung beeinträchtigt u.a. Schlaf, Erholung und damit die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Sie erzwingt Änderungen des Wohn- und Freizeitverhaltens der betroffenen Menschen. In der Tierwelt können Verschiebungen im Spektrum durch die Verdrängung stenöker Arten entstehen. Die besondere Erholungsfunktion der freien Landschaft im Planungsraum ist daher nur bei relativer Lärmfreiheit sichergestellt. Als Orientierungswert für einen „Erholungsrichtwert“ wird vielfach die Obergrenze von 40 dB(A) angegeben, da erst unterhalb dieser Schwelle Gesundheitsschäden ausgeschlossen werden. (Bauwelt). Dieser Wert kann im Umfeld von Höchst nur in abgelegenen Waldgebieten sichergestellt werden. In Anbetracht der hohen Vorbelastung durch Verkehrslärm sollte in der freien Landschaft jedoch mindestens der Tagwert der DIN 18005 für Reine Wohngebiete eingehalten sein, der mit 50 dB(A) angegeben ist.“

Nur im Plan Nr. 11/2 ist die Ausbreitung des Verkehrslärms im Mümlingtal dargestellt. Es fehlt eine maßstäblich passende Darstellung für den gesamten Planbereich. Der Wert von 50 dB(A) wird erst im Wald am Talrand unterschritten, im gesamten Mümlingtal liegt die Lärmbelastung über dieser Grenze. Es fehlt eine Auseinandersetzung mit dem Problem der Lärmminimierung sowohl für den Bereich Erholung als auch für den Bereich Wohnen. Die aus der Darstellung zu ziehenden Konsequenzen für eine fachgerechte Lärminderungsplanung werden nicht gezogen. Die persönliche Betroffenheit von Anliegern und Erholungssuchenden kann aus dem Plan nicht abgelesen werden.

4.1.3.3 Einschätzung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen

138 S. 40: „Bei windarmer Witterung und Inversion sind spürbar erhöhte Luftschadstoffkonzentrationen im Mümlingtal nicht auszuschließen. Die belasteten Luftmassen können sich nach Norden in Richtung Bebauung bewegen und in den Siedlungsrand einsickern. Da gegenwärtig die B45 am Talrand verläuft, besteht dieser Effekt wahrscheinlich teilweise heute schon, kann aber verstärkt werden.“

Im Vergleich mit Planunterlage 11/2, in der als Entlastungszone der Ortskern von Höchst dargestellt ist, fällt die fehlende qualitative und quantitative Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Planes auf. Es werden keine eindeutigen Aussagen zur Entlastung des Ortskerns gemacht. Eine Aussage über die mögliche positive Betroffenheit von Anliegern kann nicht gemacht werden, der Plan ist nicht eindeutig.

139 S. 40: „Am Galgenberg wird die nächtlich talwärts bewegte Kaltluft mit Schadstoffen angereichert, so daß lufthygienische Belastungen im angrenzenden Wohngebiet entstehen können. Konkrete Aussagen über Häufigkeit und Grad dieser Belastungen sind nicht möglich. Es ist jedoch von ca.. 30 Tagen/a besonders gefährdeter, windarmer Witterung auszugehen. Insgesamt werden durch die Westumgehung verstärkt Luftschadstoffe in die freie Landschaft getragen und damit die erhöhte bioklimatische und lufthygienische Vorbelastung im Talkessel von Höchst möglicherweise erheblich verstärkt. Der Lärmmentlastung der Ortsdurchfahrt stehen die Verlärmung eines bisher relativ ruhigen Bereichs der freien Landschaft im Umfeld des Klosterwaldes und Störung des Wohngebietes Ziegelhüttenweg / Nählingsweg gegenüber. Die voraussichtlichen Ersatzflächen für Freizeitgärten und Sportplatz werden ebenfalls belastet. In allen Fällen ist kein konkreter Schutz möglich bzw. vorgesehen, so daß diese Bereiche langfristig entwertet sind.“

Aus den Aussagen des Plans ist zu entnehmen, daß die gewählten Ausgleichsmaßnahmen nicht ausreichend sind, um die Eingriffe des Plans zu neutralisieren. Eine Gegenüberstellung und Bewertung der Eingriffe und des zugehörigen Ausgleichs fehlt. Die Gegenüberstellung der jeweils einzelnen Maßnahmen mit den Eingriffen erlaubt keinen Rückschluß auf das Gesamtergebnis der Ausgleichsplanung.

4.2 Einzelkonflikte und Kompensation

140 S. 42: 4.2.2 Konzept zur Kompensation „Ausgleichsmaßnahme: Es ist möglich, dass für bestimmte Beeinträchtigungen die Ausgleichsmaßnahme nur Ersatzcharakter hat.“

Nach allen vorangegangenen Feststellungen über die relative Verschlechterung der Lebensumstände in Höchst infolge der Straßenplanung ist diese Zielsetzung für die Ausgleichsmaßnahmen unannehmbar.

141 S. 42: „Ersatzmaßnahme: Kompensation von unvermeidbaren, nicht ausgleichbaren Eingriffen in ein Schutzgut. Die Maßnahme kann im weiteren Umfeld ... erfolgen.“

Nach allen vorangegangenen Feststellungen über die relative Verschlechterung der Lebensumstände in Höchst infolge der Straßenplanung ist diese Zielsetzung für die Ersatzmaßnahmen unannehmbar.

4.2.3 Gegenüberstellung der Konflikte und landschaftspflegerischen Maßnahmen

Die gesamte Bauphase wird im Ausgleichskonzept nicht ausreichend behandelt. Der pauschale Hinweis auf einen erforderlichen Zeitplan sowie eine angebliche Beschränkung des Baufeldes sind nicht als ausreichend für die Beurteilung und Minimierung der Betroffenheit von Anliegern und Nutzern der benachbarten Grundstücke anzusehen. Es fehlen Angaben über die Flächen der Baustelleneinrichtung, ihre Ver- und Entsorgung, die Art und den Umfang der Eingriffe und die Art der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes.

Es ist auffällig, dass fast alle geänderten Zahlenwerte öfter genannt werden, zum Beispiel die gestrichenen 236 Bäume. Mit der Aufzählung immer derselben Maßnahme unter den verschiedenen Anwendungsfaktoren soll der Eindruck erweckt werden, dass hier eine Vielzahl von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind. Tatsächlich wurde die Darstellung um des optischen Eindrucks Willen unnötig aufgebläht. Die Tabelle ist für einen nicht vorgebildeten Leser kaum verständlich.

Eine Zusammenfassung aller Streichungen und Ergänzungen ergibt im Planungsgebiet Höchst folgende Änderungen gegenüber der Offenlage 1999:

| | | | |
|-------------------------|--|-----------------------|-------------------------------|
| -236 | Obstbäume | | |
| | | +2.300 m ² | Gehölzpflanzung an der Straße |
| -2.400 m ² | Gehölzpflanzung an der Straße | | |
| -15.000 m ² | Biotopneuanlage | | |
| | | +1.240 m ² | Obstbaumwiese (in Brensbach?) |
| -110 | Obstbäume | | |
| -151.130 m ² | Ackerumwandlung in Grünland | | |
| -103 | Laubbäume | | |
| -2.910 m ² | Landschaftsrasen | | |
| -50.500 m ² | Extensivacker | | |
| -22.300 m ² | Extensivgrünland | | |
| -13.500 m ² | Ackerrandstreifen | | |
| -700 m ² | xerotherme Biotop | | |
| -1.000 m ² | Öffnung von Gräben | + 120 m | Öffnung von Gräben in Ueberau |
| | | +1.700 m ² | Feuchtbiotop in Ueberau |
| -1.400 m ² | Uferrandstreifen an Mümling, Oberhöchster Bach und Russemichbach | | |
| -3.900 m ² | Auwaldinsel | | |
| -14.100 m ² | Ackerrandstreifen | | |
| -2.400 m ² | Straßenbegleitgehölz reparieren | | |
| -121 | Ersatzbäume | | |
| -700 m ² | Uferrandstreifen an Mümling, Oberhöchster Bach und Russemichbach | | |
| -29.300 m ² | Landschaftsrasen | | |
| | | +700 m ² | Bodenandeckung |

| | | | |
|------------------------------|---------------------------|----------------------------|---|
| | | +600 m ² | Uferschutzstreifen am Oberhöchster Bach |
| -800 m | dichte Straßenbepflanzung | | |
| 311.240 m² | Summe | 5.540 m² | Summe |

In dieser Tabelle sind die Mehrfachnennungen von Zahlen nicht berücksichtigt. Sie zeigt, dass die landschaftsplanerische Bewältigung des Konfliktes zunehmend hektischer und fachlich unausgewogener gerät. Eine klare Übersicht über die realistisch zu erwartenden Veränderungen der Umwelt durch den Straßenbau wird durch diese Darstellungsweise nicht erreicht. Die Summen aller weggefallenen und hinzugekommenen Flächen werden in keinem Teil der Änderungsplanung aufgenommen.

142 Konflikt Wohnen WO1

Die Art und Auswirkung der Störung wird nicht quantifiziert. Es fehlen flächendeckende Angaben über die Intensität der Störung, die Vorbelastung sowie die Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen.

143 Konflikt Wohnen WO2

Die Erhöhung der Straßenbegleitpflanzung wird nicht begründet.

144 Konflikt Wohnen WO3

Die Erhöhung der Straßenbegleitpflanzung wird nicht begründet.

145 Konflikt Freiraumerholung FE1

Die Reduzierung der Straßenbegleitpflanzung und der Neuanlage von Biotopen wird nicht begründet. Waren die früheren Berechnungen so fehlerhaft? Auch für das Streichen der Obstbaumpflanzung gibt es keine Begründung. Die geplante Umwandlung von Äckern in Extensivwiesen war doch mit Schäden an der Natur begründet worden, werden diese nun nicht mehr ausgeglichen? 113 Bäume an der Straße werden nun auch nicht mehr gepflanzt, wird denn selbst an der Trasse der Platz knapp?

146 Konflikt Tiere TI1: Die Flächen zum Immissionsschutz und Gewässerschutz wurden 1999 um etwa 50% verkleinert. Jetzt tritt eine Erhöhung ein.

Bei unverändertem Emissionsverhalten der Straße kann die Verringerung der Schutzflächen nicht nachvollzogen werden. Dieses Spiel mit Zahlen erweckt den Eindruck der Beliebigkeit der Ausgleichskonzeption.

147 Konflikt TI2: Die Flächen für die Wieder- und Herstellung von Biotopen zum Ausgleich des Verlustes von Lebensräumen werden erneut verkleinert.

Von der ursprünglichen Berücksichtigung der Naturschutzbelange bleibt nur noch ein kümmerlicher Rest..

148 Konflikt TI3: Die Flächen für die Herstellung von Vernetzungsflächen als Ausgleich für die Zerschneidung von Lebensräumen werden erneut verkleinert.

Von der ursprünglichen Berücksichtigung der Naturschutzbelange bleibt nur noch ein kümmerlicher Rest..

149 Konflikt Pflanzen PF3: Der unveränderte Verlust von Gehölzbeständen (9.200 m²) wurde 1999 durch geringere Ersatzflächen (-4.100m²) kompensiert. Jetzt tritt eine weitere Reduktion um 2.400 m² ein.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

150 Konflikt Pflanzen PF4: Der unveränderte Verlust von eigenentwickelter Vegetation wird nicht mehr kompensiert. Die Flächen für Feuchtbiootope werden verkleinert.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten? Durch den Export der Flächen sollte eine Vergrößerung

erwartet werden können, um die Auswirkungen der nicht mehr direkten Ausgleichswirkung zu mildern.

151 Konflikt Pflanzen PF5: Der unveränderte Verlust von Grünlandvegetation wird nicht mehr kompensiert.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten? Die massive Streichung von 89% der ursprünglichen Fläche wird unkommentiert hingestellt.

152 Konflikt Boden BO2: Die Fläche für Bodenschutzmaßnahmen wird verkleinert.

Ohne Begründung und ohne geänderte Maßnahmenplanung im eigentlichen Straßenbau wird nun der gesetzlich geforderte Bodenschutz ignoriert.

153 Konflikt Boden BO3: Die Fläche für die Vermeidung von Schadstoffakkumulation wird verkleinert.

Ohne geänderte Maßnahmenplanung im eigentlichen Straßenbau ist die Reduzierung nicht nachvollziehbar. Die zu vermeidende Beeinträchtigung - Emissionen des Verkehrs - ist unverändert.

154 Konflikt Oberflächengewässer OW1: Der Verlust von Retentionsraum wurde 1999 durch geringere Ersatzflächen kompensiert. Jetzt tritt eine weitere Reduktion auf 4% des Ursprungswertes ein.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

155 Konflikt Oberflächengewässer OW2: Die Ableitung des verschmutzten Fahrbahnwassers wird nicht mehr vollständig und fachgerecht behandelt.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

156 Konflikt Oberflächengewässer OW3: Für die Querung der Gewässer wird eine noch geringere Ausgleichsmaßnahme geplant.

Die Folgen der Änderung sind eindeutig eine Verschlechterung für den betroffenen Bach. War in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

157 Konflikt Grundwasser GW1: Die Defizite bei der Neubildung von Grundwasser werden nun durch eine größere Fläche kompensiert.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Unterkompensation enthalten?

158 Konflikt Klima KL1: Die weitere Klimaschädigung wurde 1999 durch geringere Ersatzflächen kompensiert. Jetzt tritt eine weitere Reduktion der Flächen auf 11% des Ursprungswertes ein.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

159 Konflikt Klima KL2: Die Unterbrechung von Luftströmungen wurde 1999 durch geringere Ersatzflächen kompensiert. Jetzt tritt eine weitere Reduktion auf 4% des Ursprungswertes ein.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten?

160 Konflikt Klima KL3: Die Immissionswirkung der Straße wurde 1999 durch geringere Ersatzflächen kompensiert. Jetzt tritt eine weitere Reduktion ein.

Die Folgen der Änderung werden nicht deutlich, war in der Ausgangsplanung eine Überkompensation enthalten? Wurden geänderte Daten für die Ermittlung der Fahrzeugemissionen verwendet?

Die Änderungen lassen eine einschneidende Reduzierung des von der Planung 1997 versprochenen Ausgleichs erwarten. Offenbar werden die negativen Auswirkungen des Straßenbaus weit weniger als bisher aufgefangen. Die Gründe für diese Wende in den Planungswirkungen werden nicht genannt.

5.1. Ausgleichskonzept

161 S. 62: „ ... die eine großräumige Zerschneidungswirkung abdeckt und gleichzeitig die ökologische Qualität des Landschaftsraumes wesentlich erhöht.“

Die Darstellung geht auf das grundsätzliche Problem der Entwertung naturnaher Freiräume durch den Straßenneubau nicht ein. Es fehlt eine Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich. Auch die zeitliche Dimension, die einen Ausgleich erst nach frühestens 15 Jahren quantitativ erfaßbar macht, wird nicht in die Überlegungen eingeführt.

5.6 Maßnahmenverzeichnis

162 S. 74: „Naturnahe Bachbettgestaltung“

Die Maßnahme - 40+30 m Bachbett mit Steinen zu befestigen - steht im Widerspruch zu ihrem Namen. Die im Pflegekonzept dargestellte Entwicklung muß sich im Bau widerspiegeln, die bauliche Ausbildung von Anlandungsstellen oder Kolken muß geplant werden.

163 S. 76: „Sammlung und Reinigung von Regenwasser“: Die Beckensohle wird ca 1,0m unter Geländeoberkante liegen, sodaß,„... ausreichend dicke ...Schichten zum Schutz des Grundwasserleiters unter der Sohle bestehen bleiben“.

Dies widerspricht der örtlichen Erfahrung, derzufolge schon bei 80cm Tiefe in der Aue Grundwasser angetroffen werden kann. Die in den Plänen dargestellte Reduzierung der Versickerungsflächen auf eine wurde hier nicht nachvollzogen. Es besteht ein Widerspruch zwischen den Planfeststellungsunterlagen.

164 S. 77: „Einbau von Tierdurchlässen“

Drei Durchlässe sind zur Aufrechterhaltung von Tierwanderungen zu wenig. Die Zerschneidungswirkung in Ost - Westrichtung wird nicht gemindert. Die Flächen zwischen B45 alt und der alten Mümling bleiben wegen fehlender Tierdurchlässe zertrennt.

165 S. 78: „Verbreiterung von Brücken“

Die Maßnahme dient an der Mümling der Durchfahrbarkeit für Radfahrer, ist somit nicht als landschaftspflegerische Maßnahme zu verstehen.

166 S. 79: „Anlage von Erdwällen“

Die Maßnahme dient der Kostenreduzierung der Maßnahme unter Verwendung des überschüssigen Mutterbodens. Sie stellt keine landschaftspflegerische Maßnahme dar. Über die durch die Maßnahme verursachten Eingriffe (Abtrag des vorhandenen Mutterbodens, Vernichtung von Biotopen) wird keine Aussage gemacht.

167 S. 80: „Schutz des Oberbodens“

Die Maßnahme ist gesetzlich vorgeschrieben und somit nicht als besondere landschaftspflegerische Maßnahme zu verstehen. Es fehlen Aussagen über die Abmessungen und die Lage der Bodenlagerstätten und über die durch sie hervorgerufenen Einwirkungen auf die vorhandenen Biotope.

168 S. 81: „Rekultivierung des ehemaligen Sportfeldes als Gärten“

Die Maßnahme ist abzulehnen. Die gesundheitlichen Risiken einer Gartennutzung neben der Umgehungsstraße werden nicht aufgezeigt. Die notwendigen Erdbewegungen werden nicht bilanziert und auf ihre Eignung zum Wiedereinbau geprüft. Die Gesamtmaßnahme muß als Eingriff in den Naturhaushalt und als Verschlechterung des jetzigen Zustandes angesehen werden. Es ist bezeichnend, daß für die Beseitigung des FC-Sportplatzes detaillierte Maßnahmen festgesetzt werden, jedoch kein Wort über den Ersatzneubau des Sportplatzes verloren wird.

169 S. 82: „Ableitung des Fahrbahnabwassers“

Die Maßnahme ist durch die Streichung von Entwässerungsbecken unglaubwürdig und nicht mehr gesichert. Die Konsequenzen aus der Streichung für die Vorflutverhältnisse wird nicht dargelegt.

170 S. 83: „Besonderer Unterbau von Straßendämmen“

Die Maßnahme ist straßenbautechnisch notwendig, somit nicht als landschaftspflegerische Maßnahme zu verstehen.

171 S. 84: „Modellierung des Straßendamms“

Die Maßnahme straßenbautechnisch notwendig, somit nicht als landschaftspflegerische Maßnahme zu verstehen. Es ist belustigend zu sehen, wie verkehrstechnische Standards als besondere Maßnahme etikettiert werden.

172 S. 85: „Wiederverwendung von Sandsteinquadern“

Die Maßnahme ist fiskalisch geboten. Wer sorgfältig behauene Sandsteine auf die Bauschuttdeponie fahren lässt, handelt verschwenderisch und fahrlässig. Ein Aspekt landschaftspflegerischer Beeinflussung ist nicht erkennbar.

173 S. 86: „Neuanlage von Feuchtbiotopen“

Die Maßnahme führt zu regelmäßigen Pflegearbeiten. Die Trägerschaft ist nicht geklärt.

174 S. 87: „Neuanlage xerothermer Biotope“

Mit der Maßnahme wird die Deponierung von 53.000 m³ Erdaushub, der bei der Durchfahrung des Galgenberges anfällt, als Ausgleichsmaßnahme umdeklariert. Die Anschüttung im Bereich 0+730 bis 0+970 beseitigt den derzeitigen Bodenzustand ohne diesen Eingriff zu benennen, gefährdet durch das Abtragen des Mutterbodens das Grundwasser und bietet landschaftsökologisch erst mittel- oder langfristig eine Verbesserung.

175 S. 88 und S. 90: „Ausbildung von Ackerrandstreifen“

Die Maßnahme führt zu regelmäßigen Pflegearbeiten. Die Trägerschaft ist nicht geklärt. Durch die Reduzierung auf 30% des vorher geplanten Wertes stellt sich die Frage nach der Nachvollziehbarkeit der früheren Maßnahmenerarbeitung. Die Doppelnennung stellt eine Verfälschung des Ausgleichskonzeptes dar.

176 S. 89: „Natürliche Eigenentwicklung von Vegetation“

Die Maßnahme führt zu regelmäßigen Pflegearbeiten. Die Trägerschaft ist nicht geklärt. Es erfreut, dass die natürlichen Regenerationskräfte als besondere Maßnahme – für die niemand einen Finger zu rühren braucht – angesehen werden.

177 S. 91: „Offenlegung von Gräben“

Die Maßnahme führt zu regelmäßigen Pflegearbeiten. Die Trägerschaft ist nicht geklärt.

178 S. 92, 93, 96, 102 und 104: „Neuanlage von Grabentaschen /Aktivierung von Retentionsraum / Verschluss von Abzugsgräben / Extensivieren der Grünlandnutzung / Umwandlung von Intensivacker in Extensivacker“

Die Auswirkungen des Wegfalls der früher geplanten Maßnahmen auf das Gesamtkonzept werden nicht dargelegt. Der Eindruck der Beliebigkeit der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird damit bewiesen.

179 S. 94: „Rückbau von Versiegelung“

Die Uferwege dienen der Naherholung der Höchster Bevölkerung und sind nicht zurückzubauen. Die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt der B45 zwischen Knoten Nord und Knoten Süd ist auf ihrer gesamten Länge auf Rückbau zu prüfen. Die derzeitig 16m breite OD ist doch wohl deutlich überdimensioniert. Insbesondere ist der in der Landschaft liegende B45-Bereich zwischen Ortsrand und Knoten Süd um 100% zu breit. Hier ist Rückbau überfällig. Die Trägerschaft ist nicht geklärt.

180 S. 97: „Uferrandstreifen an der Russemichquelle“

Eine landschaftsgestalterische Entwicklung ist angesichts der unmittelbaren Nähe zur B45 sinnlos, allerdings beseitigt sie eine Altlast der Vergangenheit. Die Trägerschaft der Pflegearbeiten ist nicht geklärt.

181 S. 99: „Uferrandstreifen am Oberhöchster Bach“

Es fehlt eine Aussage zur weiteren Verrohrung des Oberhöchster Baches. Die Reduzierung der Maßnahme wird nicht begründet.

182 S. 100: „Ersatz entfallender Sport- und Freizeiteinrichtungen ...1 C-Platz, 18 Freizeitgärten ... die Planung dieser Anlagen hat nur Hinweisscharakter und wird nicht Bestandteil der Planfeststellung.“

Die Neuanlage dieser Einrichtungen neben der mit 10.000 Kfz/d belasteten Umgehungsstraße würdigt nicht die gesundheitlichen Risiken der Sportausübung und der Gartennutzung, die infolge der Schadstoffemissionen auf die künftigen Nutzer zukommen. Die Zukunft der Gärten und des Sportplatzes wird auf einen von der Gemeinde aufzustellenden Bebauungsplan verlagert, dessen Durchsetzung angesichts fehlenden Gemeindeeigentums ungewiss ist. Die Trägerschaft der Maßnahme ist nicht geklärt.

183 S. 101: „Neuordnung des Freizeitwegenetzes: ... daß keine wesentlichen Umwege entstehen.“

Die Aussage ist falsch, durch die Verlegung des Weges entlang der Mümling entsteht ein Umweg von ca. 800 m. Dieser Sachverhalt wird weder bewertet noch dargestellt.

184 S. 103: „Umwandlung von Acker in kräuterreiche Wiese.“

Die Maßnahme wurde auf 10% ihres ursprünglich geplanten Wertes verkleinert. Damit steht sie isoliert im Raum und entbehrt jeder betrieblichen Einordnung in die vorhandenen Landwirtschaftsbetriebe. Die erforderlichen Arbeiten zur Durchführung des Pflegekonzeptes stellen voraussichtlich keinen wirtschaftlichen Ersatz für die betroffenen Landwirte dar, so daß ihre Ausführung letztlich bei der Gemeinde oder beim Straßenbauamt verbleiben wird. Die Realisierung ist damit auf falschen Voraussetzungen aufgebaut, die Trägerschaft der Pflegearbeiten ist nicht geklärt.

185 S. 105: „Neuanpflanzung von Auwaldinseln.“

Die Maßnahme wurde ursprünglich mit der Intention vorgesehen, den Eingriff durch mehrfache Flächengröße des Ausgleichs zu mildern. Durch die Planänderung wird die Maßnahmenfläche um 40% verkleinert. Der Eingriff wird damit noch weniger gemildert als vorher. Die Realisierung der Maßnahme ist damit auf falschen Voraussetzungen aufgebaut, die Trägerschaft der Pflegearbeiten ist nicht geklärt.

186 S. 106: „Anpflanzung hochstämmiger Obstbäume“

Die Anlage von Streuobstwiesen neben einer stark befahrenen Bundesstraße ist abzulehnen. Auf die gesundheitlichen Risiken der Obstbaumnutzung an diesem Standort wird nicht eingegangen, die Trägerschaft der Pflegearbeiten ist nicht geklärt.

187 S. 107: „Neuanlage von Obstbaumwiesen“

Die Anlage von Streuobstwiesen in 15 km Entfernung von der Plantrasse ist abzulehnen. Die Trägerschaft der Pflegearbeiten ist nicht geklärt.

188 S. 108: „Anpflanzung hochstämmiger Bäume“

Die massive Reduzierung der Baumzahl wird nicht dokumentiert.

189 S. 109: „Rondell von buntlaubigen Bäumen“ und S. 110: „Brückenbegrünung mit Kletterpflanzen“

Die Anlage von Straßenbegleitpflanzungen darf nicht als besonderes Verdienst der Landschaftsplanung dem Ausgleichskonzept zugerechnet werden. Analog wäre eine Wärmespeicherung und positive Kleinklimawirkung durch den Asphalt anzusetzen.

190 S. 111: „Besondere bauliche Gestaltung von Brücken“

Aus der Maßnahmenbeschreibung wird die Alibifunktion klar. Aus der Sicht des Naturschutzes ist die Verwendung einheimischen Sandsteins kein besonderes Verdienst des Straßenbaus, ebenso wie die Verwendung besonders rauer Betonoberflächen. Wir plädieren dafür, die unrentabel gewordenen Odenwälder Sandsteinbrüche ruhen zu lassen und die Brücken mit hедера helix zu bepflanzen, die klettert auch am glatten Beton hoch.

191 S. 112: „Gehölzanpflanzung auf Böschungen ...“

Interessanterweise wird hier von einem realistischen Zeitraum ausgegangen, innerhalb dessen die Ausgleichsmaßnahmen wohl noch weit hinter den Eingriffsfolgen – auch rechnerisch – zurückbleiben werden. Diese Ehrlichkeit hätte auch bei der Bemessung des Ausgleichsumfanges walten sollen. Die Reduzierung der Fläche wird nicht kommentiert.

192 S. 113: „Anlage von extensivem Landschaftsrasen ...“

Die Halbierung der Fläche wird nicht kommentiert, von einer umfassenden Darstellung der Projektfolgen kann somit nicht die Rede sein.

5.7 Flächenbilanzierung

193 S.114 „ .. dass sich in jedem Fall das Artenspektrum gegenüber dem Bestand ... verändern wird.“

Die Aussage ist ein typisches Beispiel der straßenbaulichen Schönrednerei: Fakt ist, dass sich das Artenspektrum massiv verkleinern wird.

194 S.114 „ .. die akustische Störung ... durch gestalterische Optimierungausgleichbar...“

Die akustische Störung der Erholungslandschaft ist durch optische Maßnahmen eben nicht behebbar, dem hat schon das Fernstraßengesetz vorgebeugt, welches ja keinen Lärmschutz für die Landschaft vorsieht. Das sollte man dann aber auch im Einzelfall ehrlich sagen.

195 S.114 „ Der Flächenbedarf von Straße und versiegelten Begleitwegen beträgt 3,84 ha ~~18ha~~.“

Diese Zahl ist doch offenkundig falsch. Am Straßenbauentwurf wurde doch nichts geändert.

196 S.114 „ ... Zunahme bei neuen Sportflächen ... auf das im Gegensatz zum Bestand berücksichtigte Normmaß des Sportfeldes zurückzuführen.“

Die Straßenbauverwaltung tritt offenkundig als Sportmäzen auf und verschafft einem lokalen Verein Vorteile aus dem Bundesverkehrswegeetat. Es wäre interessant zu erfahren, ob die auch Gemeinde Höchst hierfür Finanzmittel bereitstellt, nachdem sie erst vor 5 Jahren einen Vereinshausneubau mitfinanziert hat.

197 S.114 „ Außer den ... 1,9 ha ~~17ha~~ ökologischen Landbaumaßnahmen ... „

Bei einem derart minimalen Ergebnis überhaupt noch von Maßnahmen zu reden, ist fragwürdig. Nur noch 10% der ursprünglich geplanten Umwandlungen im Landwirtschaftsbetrieb werden noch vorgesehen.

Die Frage der Umstrukturierung von Landwirtschaftsbetrieben ist fahrlässig fallengelassen worden. Angesichts der ständigen Lebensmittelskandale hätte es dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen besser angestanden eine landwirtschaftliche Umstrukturierung infolge des Straßenbaues ins Auge zu fassen statt des oben aufgedeckten Mäzenatentums für den Sport.

198 S.115 Abb. 9

Die Flächenbilanz erscheint nicht stimmig. Wieso durch den nicht geänderten Straßenbauentwurf plötzlich eine Änderung der vorhandenen versiegelten Flächen eingetreten ist, ist nicht verständlich.

Die geplante versiegelte Fläche wird insgesamt neu angelegt. Der Bestand, der offenbar entsiegelt werden soll, kann nicht nachvollzogen werden. Die Nutzung der Landschaft als Erholungsfläche ist nicht berücksichtigt.

Es fehlt eine bewertete quantitative Bilanzierung, aus der die Kompensation des Eingriffs durch die geplanten Maßnahmen abgelesen werden kann.

5.8 Realisierung und Kosten

199 S. 116: „ ... als rechtzeitige Ersatzbiotope ...“

Die Planung geht nunmehr offensichtlich davon aus, dass keine vorzeitigen landschaftsplanerischen Maßnahmen dem Straßenbau die Spitze seiner Negativwirkungen brechen sollen. Die Auswirkungen dieses Streichens eines sinnvollen Prinzips werden nicht dokumentiert.

200 S. 116: „ ... Nutzungsentschädigungen ... wurden auf 24.000 DM/a geschätzt.“

Diese - nicht dokumentierte - Zahl ist deutlich untertrieben. Sie wurde unverändert aus der Vorgängerplanung übernommen. Seinerzeit sollten mit diesem Betrag ca. 50 ha Pflegemaßnahmen oder Einkommensausfälle finanziert werden. Das Zustandekommen der Zahl ist demnach mehr als fraglich.

Anhang 1: Ersatzmaßnahmen (HERRCHEN&SCHMITT 2000)

201 S. 2: „ Da ... im Bereich der Mümling keine weiteren Maßnahmen möglich sind...“

Die Aussage ist falsch. Der Eingriffsverursacher hat nur kein Interesse an Maßnahmen im Mümlingtal.

202 S. 4: „Reinheim-Nord“

Die Trägerschaft und der Umfang der laufenden Unterhaltungsarbeiten werden nicht dokumentiert.

203 S. 4: „unbewältigte Konflikte im Plangebiet Höchst“

Der Export der Ersatzmaßnahmen nach Reinheim und Brensbach ist der Ausfluss der durch Beliebigkeit gekennzeichneten Planungsmaxime. Die Unterstützung seitens des Landrates des Odenwaldkreises macht es dem planenden Amt möglich, auf dem Weg des geringsten Einsatzes die größtmögliche Schädigung für Höchst bei gleichzeitiger Minimierung der Ausgleichswirkungen zu realisieren. Das Heranziehen von in sich stimmigen Renaturierungsmaßnahmen zum Ersatz für den immensen Eingriff in 10 bis 15 km Entfernung entbehrt jeglicher inhaltlicher Logik.

204 S. 10: „Maßnahmenkonzept Brensbach“

Es besteht Einvernehmen darüber, dass die geplante Maßnahme einen wesentlichen Beitrag darstellt, die im Bereich Schnellerts vorhandenen gravierenden Umweltbeeinträchtigungen infolge der ökonomisch gescheiterten Exzessivlandwirtschaft zu beseitigen.

Die Maßnahme ist jedoch nicht geeignet, die Umweltdefizite der Westumgehung Höchst in irgendeiner Form zu mildern. Die Trägerschaft der wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten wird nicht dokumentiert.

205 S. 15: „4. Bilanzierung“

Die Zusammenstellung arbeitet mit Zahlen, die den Angaben von DORN (Abschnitt 4.2.3) widersprechen und ist damit nicht nachvollziehbar. Die dort genannten Streichungen führen zu einem erheblich größeren Ausgleichsdefizit. Vollständig weggelassen wird die Eingriffsbetrachtung für die Bereiche in Reinheim und Brensbach. Selbst unter diesen - für die Planverfasser äußerst günstigen - Voraussetzungen verbleibt ein Planungsschaden in der Größenordnung von 10 ha Flächendefizit. Dessen Ausgleich mit Geld abzuhandeln ist unakzeptabel und unrealistisch. Wenn schon die bisherigen Bemühungen im Odenwaldkreis keine Flächen mit behandelbaren Defiziten zutage brachten, ist die Anhäufung von Geldmitteln für diesen Zweck sinnlos. Das Versagen der politischen Entscheidungsträger, die die fachlich festgestellten Mängel an der Umwelt im Odenwaldkreis nicht beheben lassen wollen, wird durch diese Art von Planung unterstützt. Das ist zwar für die Auftragnehmer verständlich, für die betroffene Bevölkerung jedoch unannehmbar.

Anhang 2: Aktualisierung der Planungsvorgaben (HERRCHEN&SCHMITT 2000)

206 S. 2: „ Regionalplan Südhessen 2000 - Straßenverkehr“

Die Zitate aus dem Regionalplan stellen ein Verzeichnis der Versäumnisse dar, die bei der vorliegenden Planung begangen wurden. Es ist unverzichtbar, dass die planende Behörde sich nach diesen Vorgaben richtet.

207 S. 2: „ Freiraumsicherung und -entwicklung: ... vor allem die Grünlandnutzung in den Wiesentälern ... soll beibehalten werden.“

Was aber, wenn es keine Wiesennutzung in der Aue gibt? Das Beispiel zeigt, wie die Verwaltung geschickt vor der Aufgabe der politisch gewollten Umstrukturierung ausweicht.

208 S. 3: „ Grundwassersicherung: ... dienen dem Schutz besonders sensibler ... Grundwasservorkommen“

Die vorliegende Planung kümmert sich nicht um diese Vorgabe; sie stellt – zwar erstmals seit 5 Jahren – die Planungsgrundlagen an den Schluss des Erläuterungsberichtes und damit den Planungsprozess auf den Kopf.

209 S. 4: „ Landschaftsrahmenplan – Verkehr: ... so sollen beispielsweise Ortsumgehungen nur dann geschaffen werden, wenn sich alle innerörtlichen Maßnahmen als unzureichend erweisen.“

Die vorliegende Planung belegt mit keinem Wort, welche innerörtlichen Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsemissionen im Ort vorgenommen wurden.

210 S. 4: „ ... sollen bisher unzerschnittene verkehrsarme Räume erhalten ... werden.“

Auch diesem Ziel wird die vorliegende Planung nicht gerecht.

211 S. 4: „ ... möglichst vollständige Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Eingriffsminimierung (z.B. ... Brücken anstelle von Dammbauwerken, Tunnellösungen) ...“

Es mutet paradox an, in der Planungsgrundlage des hessischen Amtes für Straßen- und Verkehrswesen genau die Forderungen zitieren zu müssen, die seit Jahren von Höchster Bürgern als Grundlage einer Planung beschrieben wurden. Die vorliegende Planung ignoriert genau diese Grundsätze.

Planfeststellungsunterlage 11/3

212 Plandarstellung 11/3

Durch ihren kleinen Maßstab sind die Darstellungen nur sehr schwer lesbar. Die Parzellennummern fehlen gänzlich. Eine Zuordnung zu den Aussagen der unvollständigen Planfeststellungsunterlage 4/1 - Lageplan Straßenbau - und Planfeststellungsunterlage 8/1 bis 4 - Grunderwerbsplan - ist nicht möglich. In der Legende werden nur die Änderungen seit der 2. Offenlage bezeichnet. Die laufende Offenlage im September 2001 ist die vierte Offenlage der Pläne. Es ist nicht erkennbar, auf welche Änderung seit welcher Offenlage sich die Planaussagen beziehen. Die Legende ist unvollständig, die am meisten verwendete farbige Signatur (blassgrün mit Wiesensymbol) wird nicht erklärt. Die im Plan genannte Mümlingbrücke eines Landwirtschaftsweges ist nicht dargestellt. Ein Ackerrandstreifen wird als Begrenzung einer seit 10 Jahren vorhandenen Brachfläche sowie einer Weidefläche angeordnet. Offensichtlich ist bis auf 6 Teilflächen die gesamte Ausgleichsplanung in den Papierkorb gewandert, die dargestellten Maßnahmen haben nur noch einen Umfang von ca. 6 ha, die Bilanzierung spricht jedoch von ca. 16 ha.

213 Plandarstellung 11/9

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es fehlt eine Legende. Es ist nicht ersichtlich, was auf der entfallenen Zeichnung 11/10 dargestellt war. Die Betroffenheit ist damit nicht mehr ablesbar.

214 Plandarstellung 11/11

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es fehlt eine Legende. Die Anordnung eines Ackerrandstreifens zwischen einem Asphaltweg und einer Weide ist nicht fachgerecht, ebenso die Anordnung zwischen zwei Weideflächen.

215 Plandarstellung 11/12

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es fehlt eine Legende. Die Anordnung eines Ackerrandstreifens zwischen einem Asphaltweg und einer Weide ist nicht fachgerecht, ebenso die Anordnung zwischen zwei Weideflächen.

216 Plandarstellung 11/13

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es fehlt eine Legende. Die Maßnahme zur Renaturierung des Russemichbaches übertrifft an Einfallslosigkeit selbst die Darstellungen der Mümling-Aufwertung auf Plan 11/9. Die Trassierung eines schnurgeraden Baches provoziert geradezu die nächste Renaturierung, nachdem derselbe Bach - mit Hilfe der Flurbereinigungsbehörde - vor etwa 30 Jahren mühsam vergraben und verrohrt wurde.

217 Plandarstellung 11/14

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es ist tröstlich, dass wenigstens die Bahnpendler von Höchst nach Darmstadt in Zukunft in den optischen Genuss der Ausgleichsmaßnahmen für die Höchster Umgehungsstraße kommen sollen.

218 Plandarstellung 11/17

Die Maßnahme stellt sich als der Abbau eines Zaunes und das Ausheben eines Stück Grabens dar.

219 Plandarstellung 11/19

Die Nummern der Parzellen sind nicht erkennbar. Die Beurteilung der Betroffenheit ist für die Eigentümer nicht möglich. Es besteht keine Entsprechung zu einer Beschreibung der Maßnahmen im Bauwerksverzeichnis. Legende und Zeichnungsbeschriftung machen widersprüchliche Angaben: in der Signatur „Ergänzungspflanzung“ steht „Nadelgehölze entfernen, niedrige Strauchpflanzung in Gruppen“. Die Maßnahme ist nicht eindeutig genug bestimmt. Für das Abbauen von Jagdkanzeln ist eindeutig die Jagdgenossenschaft zuständig. Das Abbauen eines Zaunes dürfte ein Punkt für Verkaufsverhandlungen sein. Insgesamt verbleiben ausschließlich forstwirtschaftliche Maßnahmen übrig, zu deren Verwirklichung das Forstrecht selbst ausreichende Handhabe bietet. Die Durchführung eines Straßenbauprojektes von 50 Millionen DM Umfang dürfte wohl zu teuer sein, um derartige Landschaftskulissenschieberei zu realisieren.

Antrag

Wir beantragen, die aufgelisteten grundsätzlichen Fehler des Planes durch Neubearbeitung zu beheben, insbesondere ist die ortsnahe Ostumgehung als verkehrstechnisch leistungsfähigere und umweltverträglichere Ortsentlastung in die Variantenuntersuchung einzubeziehen.

Wir beantragen die Zusendung des Protokolls des Erörterungstermins sowie des Planfeststellungsbeschlusses.

Mit freundlichen Grüßen,

Dipl.-Ing. Harald Hoppe (BUND)