

BUND
Ortsverband
Flörsheim am Main
Tim Marold
Kolpingstraße 3
65439 Flörsheim am Main
Telefon: 06145/545878
Email: TimMarold@web.de

Flörsheim am Main, den 03.07.2006

Planfeststellung für den Neubau der Ortsumgehung der Stadtteile Flörsheim, Wicker und Weilbach der Stadt Flörsheim am Main im Zuge der B 40 und der B 519;

hier: Abschnitt B 519; Ortsumgehung Flörsheim und Weilbach im Zuge der B 519 von nördlich der Überführung der B 519 über die Bahnstrecke Frankfurt/Main – Frankfurt/Höchst – Wiesbaden (von Netzknoten 5916 067 nach Netzknoten 5916 076, Str.-km 0,791) bis zur Anschlussstelle Hofheim im Zuge der BAB 66 Frankfurt am Main – Wiesbaden (von Netzknoten 5916 056 nach Netzknoten 5916 051, Str.-km 0,408) einschließlich

- **Anbindung der L 3028 / B 519 (alt) in Form einer Kreisverkehrsanlage**
- **höhengleicher Anbindung der „Wickerer Straße“ (L 3017)**
- **höhengleicher Anbindung der „Weilbacher Straße“ (B 519 (alt))**
- **höhengleicher Anbindung der „Raunheimer Straße“ (L 3366)**
- **höhengleicher Anbindung der „Frankfurter Straße“ (L 3265)**
- **und weiterer notwendiger Folgemaßnahmen (insbesondere Änderungen im Wirtschaftswegenetz, Errichtung von Ingenieurbauwerken und naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

in den Gemarkungen Flörsheim, Wicker und Weilbach der Stadt Flörsheim am Main, Main-Taunus-Kreis

hier: Anhörungsverfahren gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz i. V. m. § 73 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz

BUND

Ortsverband Flörsheim am Main

Stellungnahme

**Planfeststellung für den Neubau der Orts-
umgehung der Stadtteile Flörsheim, Wicker
und Weilbach der Stadt Flörsheim am Main
im Zuge der B 40 und der B 519**

-Abschnitt B 519-

Inhalt

Kapitel		Seite
1.	Verkehrswegebau keine Lösung für steigende Verkehrsbelastung	3
2.	Fehlende Planungsgrundlage	6
3.	Verlust wertvoller Flächen für die erholungssuchende Bevölkerung / Imageverlust für die Stadt Flörsheim	14
4.	Verlust wertvoller Ackerböden	15
5.	Verlust von Retentionsvermögen in der Landschaft	15
6.	Verlust von Kaltluftproduktionsflächen	15
7.	Verluste / Beeinträchtigungen von wertvollen Lebensraum für bedrohte Tierarten	16
7.1	Feldhamster	16
7.2	Fische	22
7.3	Kammolch	22
7.4	weitere Amphibienarten	23
7.5	Reptilien	23
7.6	Vögel	24
7.7	Fledermäuse	24
7.8	Insekten	25
8.	Verluste / Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen	25
8.1	Verluste von straßenbegleitenden Gehölzen	25
8.2	Verluste von Feldgehölzen	25
8.3	Verluste von intensiven Wirtschaftswiesen	25
8.4	Verluste von Hecken	26
8.5	Verluste von Einzelbäumen / Baumgruppen	26
8.6	Verluste von extensiven Frischwiesen	26
8.7	Verluste von Obstplantagen	26
8.8	Verluste von Ufergehölzen	26
8.9	Verluste von Gehölzen im Siedlungsbereich	26
8.10	Verluste von rekultivierten Regionalparkflächen	27
8.11	Verluste ausdauernder Ruderalfluren	27
8.12	Verluste von Wiesen- und Ackerbrachen	27
8.13	Verluste von rekultiviertem Grubengelände mit Gehölzbestand	27
8.14	Verluste von Kräuterwiesen	27
9.	Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung	27
10.	Fazit	28
11.	Quellen	29

1. Verkehrswegebau keine Lösung für steigende Verkehrsbelastung

Verkehrswegebau kann nicht der Weg sein, um die Verkehrsbelastung der Innenstädte zu reduzieren. Selbst das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schreibt in seinem Verkehrsbericht 2000: „Einem unbegrenzten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stehen nicht nur die begrenzten finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand gegenüber, sondern auch die begrenzte Verfügbarkeit von Flächen in einem dicht besiedeltem Land wie der Bundesrepublik Deutschland.“ (BMVBS, 2000)

Einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs widerspricht die demographische Entwicklung in Deutschland mit sinkender bzw. bei

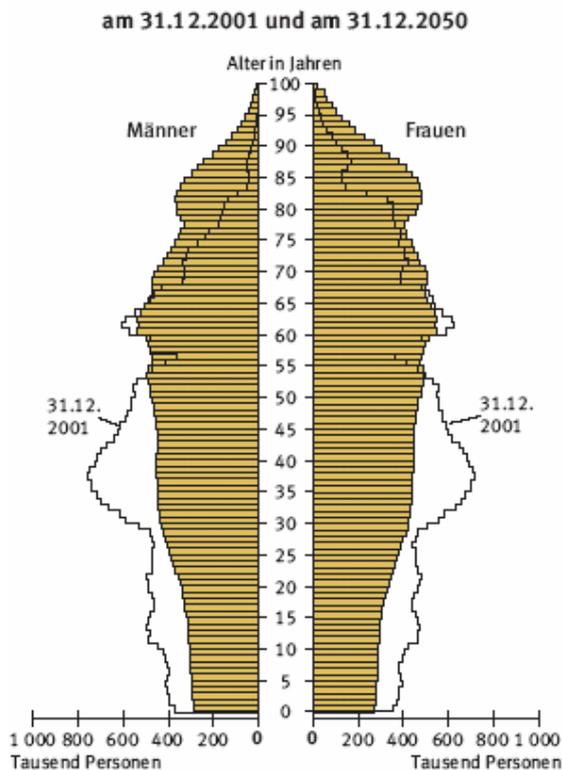
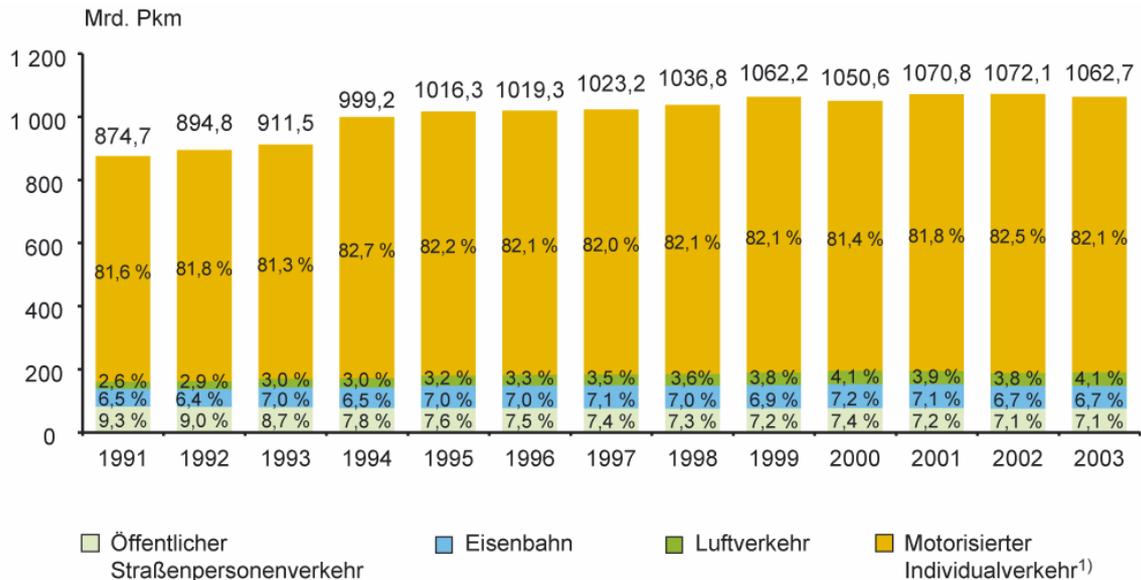


Abbildung 1: Alterspyramide Deutschland, 2001 und Prognose 2050, Quelle: Statistisches Bundesamt, 2005

Es ist eine tendenzielle Zunahme von Personenkilometern (Pkm) pro Jahr zu verzeichnen. 1991 wurden 874,7 Mrd. Pkm in der BRD zurückgelegt, 2003 1062,7 Mrd. Pkm (BMVBS, 2004/2005, vgl. Abb.2). Gleichzeitig ist die Abnahme des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs zu verzeichnen. Durch den Bau von Umgehungsstraßen wird der überörtliche motorisierte Individualverkehr attraktiver gestaltet, die Entscheidung welches Verkehrsmittel für die Bewältigung der Wege genutzt wird, wird vermehrt zugunsten des PKWs ausfallen. Da überörtliche Fahrten über die Umgehungsstraßen erfolgen, nimmt die durch Durchgangsverkehr verursachte Verkehrsbelastung in den Innenstädten ab. Die Folge ist, dass auch für kurze Wege innerorts vermehrt der PKW eingesetzt wird, da die innerörtlichen Straßen weniger stark befahren sind und somit Zeit gespart wird. Folglich ist die Tabelle 1, S. 11 des Erläuterungsberichtes des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden fehlerhaft, da hier die Prognosen sowohl für den Nullfall, als auch für die beiden Planfälle die gleichen Zahlen als Ziel- und Quellverkehr annehmen.

Durch den Bau von Umgehungsstraßen ist mit einer Zunahme des Verkehrs im gesamten Stadtgebiet zu rechnen.



¹⁾ ab 1994 veränderte Methodik, die zu höheren Verkehrsleistungen führt

Abbildung 2: Anteile der Verkehrsträger an der Personenverkehrsleistung, Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2004

Zudem besteht derzeit ein LKW Verbot für die Ortsdurchfahrten von Flörsheim und der Stadtteile. Durch den Bau einer Ortsumgehung ist dieses nicht länger aufrecht zu halten, der LKW Verkehr im im Bereich von Flörsheim, Wicker und Weilbach wird erheblich zunehmen. Zumal durch die Einführung der LKW – Maut eine weitläufige Umfahrung der Ortslagen über die BAB kostenaufwendiger ist.

Nicht zuletzt wird derzeit die Bundesautobahn 66 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Krifteler Dreieck sechsspurig ausgebaut. Diese Baumaßnahme wird nach Fertigstellung eine Verlagerung der derzeitigen Durchgangsfahrten der Ortsteile Wicker und Weilbach auf die BAB 66 verursachen, was die Verkehrsbelastungen der Ortskerne verringert.

Der Main-Taunus-Kreis ist bereits jetzt zu etwa 10% (20,36 km² von insgesamt 222,40 km²) mit Verkehrsflächen bebaut (Main-Taunus-Kreis, 2003). Der Bundesdurchschnitt lag 2004 bei 4,9% (Statistisches Bundesamt, 2005). Somit ist der Main-Taunus-Kreis bereits jetzt überdurchschnittlich stark mit Verkehrsflächen belastet. Hinzu kommen weitere Planungen der Ortsumgehungen Hofheim und Kelkheim, sowie die Planung der Westtangente Hattersheim. Im Erläuterungsbericht wird dargestellt (S. 25), dass durch eine Ortsumgehung „...die Zerschneidungswirkung in den Ortskernen durch den Straßenverkehr weitgehend aufgehoben wird.“ Dennoch bleibt die soziale Trennwirkung bestehen, da nach wie vor mindestens 20.900 Kfz/24h durch Flörsheim-Wicker, 24.200 Kfz/24h durch Flörsheim-Weilbach und 82.700 Kfz/24h durch Flörsheim-Kernstadt fahren werden (Gesamt Belastung im Planfall 1, Tabelle 1, Seite 11 EB), zumal diese sich aufgrund geringeren Verkehrsaufkommens schneller durch die Ortskerne bewegen, was die Unfallgefahr für Passanten erhöht. Folglich werden Rückbaumaßnahmen erforderlich sein, um den verbliebenen Verkehr zu verlangsamen und die gestiegene Unfallgefahr wieder zu senken. Da diese Baumaßnahmen von der Stadt Flörsheim zu planen und durchzuführen sind, gehen wir von einer erheblichen zeitlichen Verzögerung aus, da die Haushaltslage der Kommune kritisch ist. Somit ist von einer zumindest zeitweilig gestiegenen Unfallgefahr an den Durchgangsstraßen auszugehen.

Auf Seite 10 des Erläuterungsberichtes wird argumentiert, dass nach der Straßenverkehrsunfallstatistik, sowohl die Unfallrate als auch die volkswirtschaftlichen Kosten für Unfälle pro Mio., bzw. 1.000 Kfz*km auf Bundesstraßen geringer sind. Da auf überörtlichen Straßen mehr km bewältigt werden, ist es logisch, dass *auf Kfz*km bezogen* die Unfallrate sowie die volkswirtschaftlichen Schäden außerorts geringer sind. Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man absolute Zahlen betrachtet. Zudem sollte bedacht werden, dass die Schwere der Unfälle außerorts zunimmt, wie Abbildung 3 (Statistisches Bundesamt, Zeitreihen, 2004) illustriert.

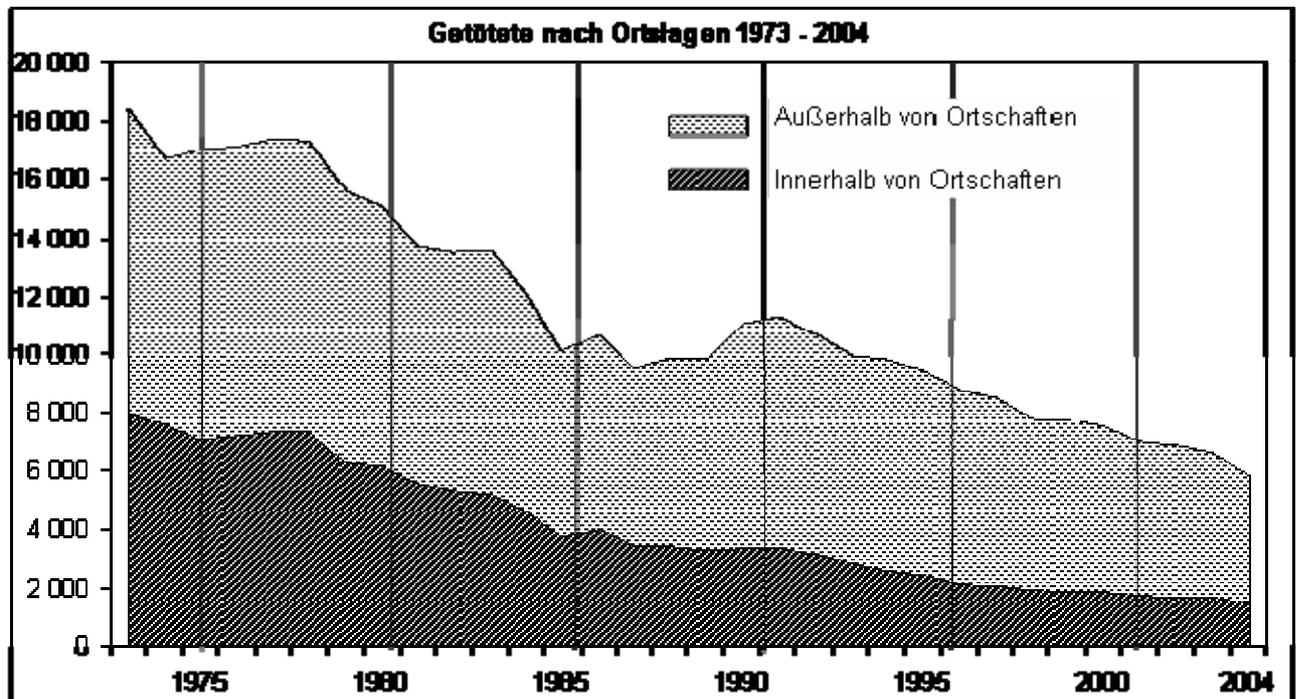


Abbildung 3: Getötete nach Ortslagen 1973-2004, Quelle: Statistisches Bundesamt, 2005

An anderer Stelle des Erläuterungsberichtes wird davon ausgegangen, dass im Falle der Realisierung der Ortsumgehungen eine positive Entwicklung der Wohn- und Einzelhandelsituation an den Durchgangsstraßen einstellt. Tatsächlich ist davon auszugehen, dass bereits geschlossene Ladengeschäfte ihren Betrieb nicht wieder aufnehmen werden. Es ist leider ein allgemeiner Trend hin zu Supermärkten und Discountern „auf der grünen Wiese“, außerhalb der Ortslagen zu beobachten, was wir ausdrücklich bedauern. In Weilbach profitieren hingegen nicht wenige Ladengeschäfte von dem Durchgangsverkehr. Neben der alteingesessenen Metzgerei und Bäckerei sind auch ein neueröffneter Blumenladen zu verzeichnen und einige mobile Verkaufsgeschäfte wie ein Hähnchengrill und Spargel oder Erdbeeren vom Direktvermarkter.

In den letzten Jahren (1994-1999) haben die verkehrsbedingten CO-, NO_x-, NMCH-, SO₂- und Partikel-Emissionen (Statistisches Bundesamt, 2003) erheblich abgenommen. Dieser Trend bedeutet auch für die Flörsheimer Durchgangsstraßen eine geringere Belastung durch die genannten Emissionen. Auch die Lärmemissionen nehmen seit Jahren, am einzelnen KFZ gemessen, ab. Sowohl Motoren- als auch Rollgeräusche nehmen durch beispielsweise verbesserte Reifen und auch sogenannten Flüsterasphalt, wie er schon in der Eddersheimer Straße zum Einsatz kam, ab. Allerdings werden derartige Fortschritte durch ein gestiegenes Verkehrsaufkommen relativiert. Wir gehen jedoch davon aus, dass die Spitze der Verkehrszunahme schon bald erreicht sein wird und auch der motorisierte Individualverkehr in Zukunft, auch im Ballungsraum, eher ab- als zunehmen wird. Hier sei auch an die steigenden Benzinspreise erinnert, zuletzt durch die Unsicherheiten, welche die iranische Staatsregierung auslöste. Aber auch die zunehmende Verknappung der endlichen Ressource Erdöl trägt zu den

Preissteigerungen bei. So wird davon ausgegangen, dass der sogenannte „peakoil“ schon in 20-30 Jahren erreicht sein könnte, je nachdem wie sich die Zuwachsraten besonders in China und Indien entwickeln.

All dies lässt nicht nur uns als anerkannten Umweltverband annehmen, dass die Kraftstoffpreise in naher Zukunft erheblich steigen werden. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass Ersatzkraftstoffe wie etwa Pflanzenöl oder Wasserstoff genauso teuer sein werden, da ihre Herstellung sehr aufwendig ist.

Nicht zuletzt hat die Stadt Rüsselsheim schon seit einigen Jahren eine stagnierende Einwohnerzahl und die Firma Opel hat einige hundert Arbeitsplätze abgebaut. Dies führt zu einem Bedeutungsverlust der Stadt Rüsselsheim und somit zu einer Abnahme von Fahrten von bzw. nach Rüsselsheim durch das Planungsgebiet. Die im Erläuterungsbericht (S.8) beschriebenen „...aufstrebende und stark expandierenden gewerbliche und industrielle Entwicklungsstandorte Rüsselsheim, Raunheim, Flörsheim)...“ sind nicht nachvollziehbar.

Folglich sehen wir die Zuwachsraten des Durchgangsverkehrs im Planungsgebiet als zu hoch gegriffen an.

2. Fehlende Planungsgrundlage

Planung einer Ergänzung zum Projekt „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“

Die zur Planfeststellung ausgelegte Planung entspricht nicht dem Projekt „B 40/B 519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“. Es handelt sich vielmehr um eine Ergänzung. Tatsächlich sollen lediglich OU für die Stadtteile Flörsheim und Weilbach im Zuge der B 519 Verlegung realisiert werden. Die B 40 wird von der Planung hingegen nicht mehr tangiert. Gegen die hier bisher geplante „Geißbergumfahrung“ südlich von Wicker bestehen **„unüberwindliche Widerstände“** (Fettdruck im Original vorhanden; EB S. 1, erster Absatz). Eine OU Wicker wird nicht mehr geplant.

Wenn aber statt zwei Bundesstraßen nur noch eine und statt drei OU nur noch zwei gebaut werden sollen, dann handelt es sich nicht um den ersten Bauabschnitt des Projektes „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“, sondern um eine völlig eigenständige Planung.

Man kann auch nicht feststellen, dass die ursprüngliche Planung in Bauabschnitte aufgeteilt wurde. Vielmehr hat der Bundesminister für Verkehr den hier vorliegenden Straßenzug der B 519 zur Realisierung freigegeben, während im Zuge der B 40 nun als „gesondertes Projekt“ (sic!; EB S. 1) eine OU für Hochheim und Flörsheim-Wicker geplant wird (EB S. 1). Deren „neue Linie“ wird derzeit erst gesucht.

Gegen die These von einer einfachen Teilung des Projektes „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“ in zwei (Bau-) Abschnitte spricht auch die planerische Zielsetzung und die tatsächliche Verkehrsfunktion der früheren und der offengelegten Planung. Ausweislich des Kapitels 2.1 „Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren“ gibt es seit den 60er Jahren Überlegungen, das „vorhandene Straßennetz zwischen Wiesbaden/Mainz und Frankfurt am Main leistungsfähig auszubauen“. Die Planung zielte auf eine bessere Ost-Westverbindung. Die Planung zum Ausbau der B 519, die eine Nord-Südverbindung darstellt, folgte erst später. Die Verbesserungen des Verkehrsflusses im Zuge der B 40 „wurden daher in ihrer planerischen Bearbeitung“ von den Maßnahmen im Zuge der B 519 „getrennt“ (EB S. 4).

Noch die Linienbestimmung des Projekts „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“ zielte auf eine Entlastung der nördlich verlaufenden A 66. „Man war sich darüber im klaren, dass allein die Verbreiterung der A66 auf sechs Fahrstreifen nicht genügt, um für die Bewohner der Maingemeinden zumutbare Verkehrsverhältnisse zu erreichen.“ (EB S. 4). Auch die Pla-

nungskonzepte 1983, 1986, 1987 und 1998-99 beruhten auf einer anderen Gesamtvorstellung. Mit dem Projekt „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“ wäre eine parallele Straßenführung südlich der A66 entstanden. Die großräumige Verkehrsbeziehung Frankfurt – Mainz hätte so eine deutliche Verkürzung erfahren. Insbesondere hätten das „Wiesbadener Kreuz“ (A 66/A 3) und die Anschlussstelle „Wiesbaden Mainzer Straße“ (A 66/A 671) so gemieden werden können.

Dieses Planungsziel wird mit der vorgelegten Planung nicht mehr verfolgt. Vielmehr sollen nun die Stadtteile Flörsheim und Weilbach vom Durchgangsverkehr entlastet werden (EB S. 1). Die B 519 stellt die Verbindung zwischen Rüsselsheim und dem Raum Hofheim dar und – nur – „diese Verbindungsfunktion wird durch den Bau der geplanten Ortsumgehungen verbessert“ (EB S. 1).

Abweichend vom EB stellen wir fest, **dass die offengelegte Planung der B 519 nicht im derzeit gültigen Bedarfplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.** Enthalten ist dort das Projekt „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“, das eine andere Verkehrsfunktion erfüllen würde.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen erteilte nur für die B 519 einen „Genehmigungsvermerk“ (EB S. 27). Nachdem die Planung erst kurz vorher in den BVWP aufgenommen worden war, muss dieser Vermerk als Negativtestat für die Realisierung der B 40 Teilstücke verstanden werden. Welchen Inhalt und welche Bedeutung dieser „Genehmigungsvermerk“ für die vorliegende Planfeststellung hat, erschließt sich aus den uns überlassenen Unterlagen nicht. Hier muss im weiteren Verfahren eine Aufklärung erfolgen.

Damit kann auch kein Rückgriff auf die Linienbestimmung in 1988 und den BVWP 2003 genommen werden. Mit der neuen Planungssituation sind andere Verkehrseffekte und eine völlig abweichende Kosten-Nutzen-Rechnung verbunden.

Bau der Ostumgehung Hochheim von der B 40 ist extrem unwahrscheinlich

Die Belastungen der OD Wicker und Weilbach resultieren heute aus dem PKW-Verkehr, der die B 40 als Abkürzungsstrecke in der Verbindung der Räume Frankfurt – Mainz nutzt. Insbesondere existiert ein Berufspendelverkehr aus PKW, der sich heute durch die Ortslagen „quält“. Die gesamte Strecke wäre bei der alten Konzeption attraktiver geworden. Sie hätte insbesondere den LKW-Verkehr angelockt und voraussichtlich auch eine stärkere Sogwirkung auf den PKW-Verkehr. Diese Funktion im überörtlichen Verkehr entfällt mit der vorgelegten Planung. Der Verkehr geht weiter durch Wicker und Weilbach, um insbesondere zur Autobahnanschlussstelle „Hofheim“ zu gelangen. Für die Gegenrichtung gilt das entsprechende. Der von Osten und von der A66 kommende Verkehr durchfährt zunächst Weilbach und dann Wicker. Die zur Planfeststellung beantragte B 519 Straßenführung bietet diesem Verkehr keinen Verlagerungsanreiz.

Dieser Verlagerungsanreiz würde auch durch die „Ostumgehung Hochheim“ B 40 – L 3028 nicht entstehen können. Betrachtet man die Entlastungswerte für die OD von Wicker und Hochheim, dann muss bezweifelt werden, dass es jemals zur Planfeststellung der „Ostumgehung Hochheim“ als Bundesstraße kommen wird. So soll nach der vorgelegten Planungsprognose bis 2015 in Hochheim eine Reduktion des Durchgangsverkehrs um lediglich 1.600 KFZ/Tag eintreten. Für Wicker soll auf der bestehenden B 40 im Prognosezieljahr eine Reduktion um ca. 4.000 KFZ/Tag auf ca. 6.500 KFZ/Tag gelingen (EB S. 11, Tab. 1). Solche geringen Entlastungseffekte werden voraussichtlich die notwendige Kosten-Nutzenrelation, die Voraussetzung für eine Baumaßnahme an den Straßen des Bundes ist, nicht erreichen.

Ob es jemals zur Planfeststellung der Ostumgehung Hochheim mit Anschluss an die B 40 kommen wird, ist heute nicht einmal erkennbar. In diesem Zusammenhang kommt dem o.g. „Genehmigungsvermerk“ des BMVBW und seiner Begründung besondere Bedeutung zu.

Es muss bezweifelt werden, dass die diskutierte Querspange von der B 40 zur L 3028 die Funktion der Bundesstraße übernehmen würde und ob es zur Abstufung der B 40 vom Beginn der Querspange bis zum Ortsausgang von Weilbach kommt. Die Planungsunterlagen zur B 519 enthalten hierzu keine Aussage.

Für uns ist nicht vorstellbar, dass es zur Verlegung der B 40 kommen wird. Denn die B 40neu würde entweder auf der Landesstraße, der L 3028, und mit einer Straße niedrigeren Ranges enden oder der Bund müsste die gesamte L 3028 in seine Trägerschaft übernehmen. Dies ist kaum vorstellbar, weil aus der Sicht der Bundesstraßenverwaltung keine Verkehrsfunktion erfüllt würde – der neue Straßenzug stellt keine Verbesserung der West-Ostbeziehung „Mainz-Frankfurt“ dar. Die öffentlich vorgestellte Ostumgehung Hochheim von der B 40 zur L 3028 wird damit nicht die Verkehrsfunktion der heutigen B 40 übernehmen können. Damit bliebe die B 40 als Durchfahrung von Wicker und Weilbach erhalten. Nach dem EB (S. 12) werden nur die Innerortslagen der B 519 abgestuft.

Selbst wenn es zum Bau der hier grob vorgestellten Ostumgehung Hochheim, die in ihrer Lage, ihrer technischen Ausführung und damit in ihrer Verkehrsfunktion aber noch unbestimmt ist, von der B 40 auf Höhe der Deponie Wicker zur L 3028 auf Höhe der Siedlung Flörsheim-Keramag kommen sollte, würde dadurch keine OU Wicker als Bestandteil des Projektes „B40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“ entstehen. Vielmehr würde dieser Straßenzug mehrere Kilometer westlich von Wicker nach Süden führen. Geplant wird nun eine OU für Hochheim, die zuvor nicht Gegenstand der Planungsziele war. Denn die mit der alten Verkehrskonzeption verfolgte Entlastung von Hochheim wurde bereits 1985/86 realisiert. Die neuerliche OU für Hochheim findet sich auch nicht mehr im Namen des Projekt „B 40/519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach“.

Entlastungsfunktion für die in Wicker in West-Ost-Richtung verlaufenden Verkehre auf der B 40 könnte diese neue Querspange kaum entwickeln (s.u.). Die wünschenswerte Entlastung vom LKW-Verkehr könnte hingegen auch ohne die Querspange weiterhin durch die bestehenden, verkehrslenkenden Maßnahmen sichergestellt bleiben, da die Gewerbegebiete in Hochheim und die Deponie mit ihren Gewerbebetrieben über die Autobahnen und die B 40 von Westen her erreicht werden können.

Nachfolgend wird aufgezeigt, dass sich aus der neuen Situation auch andere Linienführungen ergeben, mit denen die Planungsziele besser erreicht werden können.

Fehlerhafte Abschnittsbildung der Planfeststellung

Nach den vorgelegten Untersuchungen soll die Planung das Verkehrsgeschehen in den Orten des Untersuchungsraums flächig reduzieren. Bezogen auf die behandelten Ortslagen von Hochheim-Kernstadt, Flörsheim-Kernstadt, -Wicker und -Weilbach soll die Zahl der täglichen Fahrten im Prognosejahr 2015 durch die Neubaumaßnahmen um 82.000 KFZ/24 Std. geringer sein als ohne die Neubaumaßnahmen (EB, S. 11, Tabelle 1, letzte Zeile „Gesamt/Durchschnitt alle Ortslagen“). Da dieser Verkehr nicht aus dem Raum gedrängt wird, sondern Neubaumaßnahmen in der Tendenz eher Verkehr anziehen, müsste die Verlagerung auf die B 519neu erfolgen.

Dieser Zusammenhang besteht auch für die Ortsdurchfahrten von Wicker und Weilbach. Insbesondere der dort laut Planfeststellungsunterlage geringere Durchgangsverkehr im Verlauf der B 40 muss sich auf der Neubaumaßnahme wiederfinden.

Da die Ortslagen Wicker und Weilbach im Zuge der B 40 unmittelbar aufeinander folgen und zwischen Orten weder heute noch nach der Planung eine Abzweigungsmöglichkeit besteht, muss der Durchgangsverkehr, der Wicker im Osten (B 40 Kirschgartenstraße) verlässt in den westlichen Ortsrand von Weilbach (B 40 Mainzer Straße) einfahren. Wie viele KFZ diesen Verkehrsanteil bilden ist weder für den Ist-, noch den Prognosenullfall, noch den Planungsfall ausgewiesen.

Man kann jedoch vermuten, dass diese Verkehrsmenge höchstens den 4.200 KFZ/24 Std. entspricht, die in der Planung für Wicker als Entlastung vom Durchgangsverkehr genannt werden. Dieser Wert entspricht auch etwa dem, der als Verkehrsabnahme durch die Baumaßnahme für die Straßenabschnitte für Wicker-Ost (B 40 Kirschgartenstraße) und für Weilbach-West (B 40 Mainzer Straße) und als Zunahme für die L 3028 bei der Siedlung Flörsheim-Keramag (4.800 KFZ/24 Std.; EB S. 11, Tabelle 1) ausgewiesen ist.

Daraus lassen sich drei Schlussfolgerungen ziehen:

1. Die Verkehrsprobleme von Wicker bleiben trotz angeblicher Ortsumfahrung ungelöst. Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung in Wicker von 21.200 KFZ/24 Std. tritt lediglich ein Minderung von 20 % auf. Die Entlastung der Ortslagen Wicker und Weilbach vom Durchgangsverkehr auf der B 40 ist mit ca. 40 % überaus gering und rechtfertigt nach den üblichen Vorstellungen keine Ortsumfahrung. Damit bleiben die Verkehrswiderstände des Ost-Westverkehrs auf der B 40 zumindest in Wicker sehr hoch. Für LKW-Fahrten bleiben die Ortsdurchfahrten Wicker und Weilbach problematisch.
2. Die Verkehrsentslastung von ca. 40 % des Durchgangsverkehrs auf der B 40 wird in Wicker und Weilbach nur eintreten, wenn die Querspange zwischen der B 40 und der L 3028 gebaut wird. Da der Bau der Querspange, wie gezeigt wurde, nicht gesichert ist, leistet die vorliegende Planung keine vollständige Problembewältigung.
3. Die prognostizierte Entlastung wird maßgeblich durch die Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten von Wicker und Weilbach bestimmt. Die Maßnahmen werden aber weder planfestgestellt, noch sind sie nachrichtlich in die Planungsunterlagen übernommen worden (s.u. „Innerörtliche, verkehrslenkende Maßnahmen bleiben unbestimmt“). Da zwar die B 519, aber offenbar nicht die B 40 nach der Neubaumaßnahme abgestuft werden soll (EB, S. 2 „Mit der späteren Verkehrsübergabe der Neubaustrecke ist die heutige B 519 zwischen Flörsheim am Main und der A 66 Anschlussstelle Hofheim abzustufen.“), können keine Verkehrsberuhigungen in Wicker und Weilbach durchgeführt werden. Damit tritt die unterstellte Entlastung vom Durchfahrtsverkehr auf der B 40 nicht ein.

Alternativplanungen fehlen

Der neu geplante Straßenzug der B 519 schwingt in weiten Bögen um die Orte Flörsheim und Weilbach. Er beginnt im Südwesten an der Mainbrücke nach Rüsselsheim und endet im Norden von Weilbach an der Auffahrt zur A 66.

Es besteht bereits eine Verbindung der L3028 mit der B519alt im Bereich des letzten Planungsabschnittes. Es ist nicht einzusehen, warum die bestehende Verbindung zurückgebaut

werden soll und eine neue Verbindung gebaut werden soll, was mit der Versiegelung von Boden und dem Verlust von wertvollen Biotopen (in diesem Bereich würde die „Grube Germania“ angeschnitten und mehrere Gehölzbestände gerodet werden, sowie der Zwengelgraben beeinträchtigt, was eine Verlegung und Renaturierung des Grabens erfordert.

Durch die früher geplante Umfahrung von Wicker im Zuge der B 40 wäre dem aus Westen kommenden Durchgangsverkehr bereits westlich von Wicker die Möglichkeit zum Einschwenken auf die Umfahrung geboten worden. Die Ortsteile Wicker und Weilbach wären jeweils südlich umfahren worden. Die Umfahrung von Flörsheim im Zuge der B 519 wäre bereits durch die Realisierung einer ca. 1,5 km langen Anbindung an diesen neuen Straßenzug der B 40 erreicht worden.

Die aktuelle Planung präsentiert sich hingegen gänzlich anders. Von der Mainbrücke westlich von Flörsheim bis zur bestehenden B 519 zwischen Flörsheim und Weilbach würde lediglich eine B 519neu entstehen. Dieser neue Straßenabschnitt macht eine Neubaustrecke von 3,684 km erforderlich. Damit entfallen > 47 % der Neubaustrecke auf die OU Flörsheim, wobei die heutige B 519 nicht stark entlastet wird, „da der Verkehrsteilnehmer diese außerordentlich engen Straßenzüge bereits heute ohnehin meidet und auf andere innerstädtische Straßen ausweicht“ (EB S. 9). Die Belastung dieser „innerörtlichen Ausweichstrecken“ hat allerdings durch die Realisierung des „Baugebietes Nord“ in Flörsheim deutlich zugenommen. Die Stadt Flörsheim hat diese Konfliktsteigerung in der „Bürgermeister-Lauck-Straße“ im Vertrauen – aber auch im Vorgriff - auf die Bundesverkehrswegeplanung hingenommen bzw. erst hergestellt. Derzeit bereitet die Stadt Flörsheim zudem trotz der bestehenden Konfliktlage die Errichtung eines größeren Einkaufsgeländes auf dem „Boeder-Gelände“ an der „Bürgermeister-Lauck-Straße“ vor. Auch wird die Erweiterung des Baugebiets Nord aktuell betrieben, bevor die Konfliktminimierung gesichert ist.

Soll, wie mit der vorliegenden Planung, die innerörtliche Verkehrsentslastung durch OU im Zuge der B 519 erzielt werden, dann zeigt bereits der Blick auf die Karte, dass eine Streckenführung, die ab der Kreuzung B 519neu/L 3017 (Flörsheim-Wicker) unmittelbar nach Norden auf die Anschlussstelle Hofheim (A 66/B 519) führt, deutlich kürzer ist, als die zur Planfeststellung beantragte Lösung. Die Neubaustrecke dürfte sich um ca. 50 % verkürzen. Der Verkehrsablauf auf dieser Streckenführung wäre flüssiger (zwei statt vier Straßenkreuzungen) und die Fahrzeit aus Rüsselsheim zur A66 und in den Raum Hofheim wäre deutlich kürzer.

Die hier angesprochene Streckenführung soll im Weiteren als „direkte Streckenführung B 519“ oder „Planfall 2plus“ bezeichnet werden. Sie entspräche in etwa der Variante, die in den Planfeststellungsunterlagen als „Schaffung von zwei Teilumgehungen“ (Nordumgehung Weilbach/Ostumgehung Wicker“) oder als „Planfall 2“ bezeichnet wird. Allerdings muss gefordert werden, dass eine Optimierung im Sinne der Zielsetzung erfolgt, indem die Streckenführung ab der L 3017 direkt nach Norden auf den „Zielpunkt“ Anschlussstelle Hofheim der A 66 ausgerichtet und die enge Anlehnung an den Ortsrand von Wicker aufgegeben wird (Führung südlich des Landwirtschaftsbetriebes Beuscher). Weitere Optimierungsmöglichkeiten betreffen die Gestaltung der Kreuzung B 519neu/L 3017 (Unterführung der Landstraße unter die Bundesstraße) und die Anbindung B 519neu/B40 über Einfädelspuren statt der Darstellung im Planfall 2 als 90° Kurven. Soweit Lärmschutzeinrichtungen (Wall, Wand) errichtet bzw. optimiert werden, ist auch eine nähere Führung der Westumfahrung Flörsheims am Ort vorstellbar.

Der Ost-Westverkehr der B 40 könnte bei dieser Streckenführung Weilbach vollständig nördlich umfahren. Damit würde dort die Entlastung stark vergrößert, ohne dass die beschriebenen

Entlastungswirkungen für die anderen Ortsteile bei überschlägiger Betrachtung geringer ausfallen müssten. Innerhalb von Weilbach könnten die Zuweisungen als B 519 und als B 40 aufgehoben werden, so dass auch stärkere Rückbaumaßnahmen möglich würden. Dies gilt insbesondere für die Mainzer und die Frankfurter Straße. Würde zusätzlich die Hofheimer Straße, wie im vorgelegten Planungsfall für den Durchgangsverkehr gesperrt, würden auch hier maximale Entlastungen eintreten. Die Sperrung ist möglich, weil der Verkehr von der A 66 nach Eddersheim über die dann entlastete, östliche Frankfurter Straße geführt werden könnte.

Betrachtet man den maßgeblichen Straßenzug, die B 40 in Weilbach, der die Planungen der OU Weilbach auslöste, so stellt man sogar eine tendenziell bessere Wirkung des Planfalls 2 fest (Planfall 1 Abnahme um 13.800; Planfall 2 Abnahme um 14.200 KFZ/24 Std.) Dieses eindeutige Ergebnis in der Abnahme des Durchfahrtsverkehrs wird in der Planfeststellungsunterlage nicht deutlich („verschleiert“), da hier die Veränderung des Durchfahrtsverkehr für die B 40 nicht ausgewiesen wird. Der im EB (S. 11, Tabelle 1) genannte Unterschied der beiden Planfälle resultiert aus der Entlastung der L 3366 nach Eddersheim im Planfall 1. Allerdings ist die L 3366 weder heute noch in 2015 so belastet, dass hierdurch Neubaumaßnahmen gerechtfertigt wären.

Die Bedeutung der Sperrung der Hofheimer Straße für den Variantenvergleich ist bereits aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich. Würde die Sperrung in beiden dargestellten Varianten vorgenommen, so würden beide Varianten bezüglich Weilbachs in etwa gleiche Entlastungswerte erzielen.

vgl. EB S. 11, Tab. 1

Planfall 1Vorzugsvariante:

Summe Entlastung 50.400 KFZ/Tag.

Planfall 2Direkte Führung B 519:

Summe Entlastung 43.000KFZ/Tag.

Wegen der kürzeren Fahrzeiten auf dieser Variante Planfall 2plus ergeben sich aber weitere Entlastungseffekte insbesondere auf den drei B 40 Abschnitten, der Rüsselsheimer Straße im Zuge der bestehenden B 519, dem Faulbrunnenweg und an verschiedenen Straßenabschnitten in Flörsheim. Insgesamt kann bei deutlich geringeren Kosten und einer schnelleren Fahrzeit mindestens der Entlastungseffekt der Vorzugsvariante erwartet werden.

Verkehrsprognose muss überarbeitet werden

Die Verkehrsprognose (Tab. 1, S.11 EB) muss überarbeitet werden. Die Darstellungen sind unvollständig. Sie erscheinen in verschiedenen Punkten willkürlich und sind insgesamt nicht nachvollziehbar. Außerdem ist der Planungshorizont zu kurz gewählt und es wurden unzulässige Annahmen eingestellt.

Prognosezeitraum zu kurz

Die Prognose endet im Jahr 2015. Damit umfasst der Prognosezeitraum ab heute und insbesondere nach der Planfeststellung deutlich weniger als 10 Jahre. Solche kurzen Prognosezeiträume sind unzureichend.

Innerörtliche, verkehrslenkende Maßnahmen bleiben unbestimmt

Die Prognose berücksichtigt „mögliche“ innerörtliche Verkehrsberuhigungen in den OD der B 519 (EB S. 12). Fehlerhaft wurden diese Maßnahmen nicht offengelegt. Auch ihre Realisierung ist gänzlich unbestimmt. Die Umsetzung des genannten „Städtebaulichen Rahmenplanes“ der Stadt Flörsheim aus 1986 liegt außerhalb des Planfeststellungsantrages. Der Rahmenplan ist außerdem 20 Jahre alt. Seine Umsetzung kann heute nicht mehr unterstellt werden.

den. Vielmehr spricht vieles dafür, dass die Planung der Stadt sich weiterentwickelt hat. Hierfür spricht z. B. die Planung des Einkaufszentrums auf dem „Boeder-Gelände“ in Flörsheim. Unbestimmte Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung können der Verkehrsprognose nicht zu Grunde gelegt werden.

Erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der L 3366 fehlt

Die Vorzugsvariante erhöht das Verkehrsaufkommen auf der L 3366 in Hattersheim-Eddersheim um 77 % (+ 2.400 KFZ/24 Std.; EB S. 19). Dieser Effekt tritt im Planfall 2 nicht auf. Die Belastungszunahme ist in der maßgeblichen Tabelle 1 (EB S. 11) nicht ausgewiesen. Es ist unklar, wie weit sich die Belastung in den Ortsteil Eddersheim erstreckt und welche Konsequenzen hierdurch hervorgerufen werden (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss an der S-Bahnschranke, etc.).

Realisierung der „Ostumgehung Hochheim“ (B 40 zur L 3028) darf nicht unterstellt werden

Die Darstellung der Verkehrsprognose unterstellt nicht nur die Realisierung der „Ostumgehung Hochheim“, sie berücksichtigt sogar exakte Verkehrsmengenveränderungen, um die Entlastungsfunktion der Planung zur B 519neu zu belegen (EB S. 17; Kap. 3.2.2. i.V. mit der Definition der Planfälle EB S. 9). Diese Vorgehensweise ist unzulässig. Planfeststellungen müssen aus sich selbst heraus gerechtfertigt werden. Die fachrechtliche Begründung aus einer erst geplanten anderen Baumaßnahme, deren Realisierung nicht hinreichend verfestigt ist, ist unzulässig. So, wie eine Planfeststellung alle Konflikte, die sie aufwirft, bewältigen muss, so muss sie auch aus sich selbst heraus hinreichend begründet sein. Dies gilt zumindest dann, wenn die Prognose zur Trassenwahl maßgeblich ist. Die Zweifel des Antragstellers an der späteren Realisierung der „Ostumgehung Hochheim“ spiegeln sich auch im Planungsfall 1a wieder, bei dem die Dimension der Netzknoten (Straßenkreuzungen und Straßenanbindungen) ohne die „Ostumgehung Hochheim“ konzipiert wurde. Offensichtlich ist der Unterschied so bedeutsam, dass hieraus kleinere und billigere Knoten resultieren. Und offensichtlich geht der Antragsteller selbst davon aus, dass die „Ostumgehung Hochheim“ für die Dimensionierung der Knoten nicht unterstellt werden darf. Anders ist nicht zu erklären, dass die geringere Knotendimension notwendig wird, weil die B 519neu vor der „Ostumgehung Hochheim“ realisiert wird. Nur so ist verständlich, dass bereits bei der Verkehrsuntersuchung zusätzlich zum Planfall 1 (Vorzugsvariante) der Planfall 1a (Vorzugsvariante ohne Ostumgehung Hochheim B 40 – L 3028) gerechnet wurde (EB S. 9). Die Ergebnisse dieser Untersuchung müssen Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen werden.

In den Bildern 4 „Planfall 1“ und 5 „Planfall 2“ hat die „Ostumgehung Hochheim“ eine jeweils andere Lage. Es sollte aufgeklärt werden, ob bei den Verkehrsberechnungen auch unterschiedliche „Ostumgehung Hochheim“ angenommen wurden.

Unklare Annahme der Verkehrsverhältnisse für die Prognoseannahmen

Kap. 3.2.2 des EB beschreibt mit wenigen Sätzen das verwendete Verkehrsmodell. Berücksichtigt wurden danach u.a. „wichtige örtliche Maßnahmen“. Um welche Maßnahmen es sich hierbei handelt und welche Wirkungen den einzelnen Maßnahmen zukommen bleibt unklar. Aufklärungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich

- der erfolgten Verlegung der B 519 in Flörsheim („Hertie-Unterführung“),
- der Planung der Bahnunterführung in Flörsheim im Zuge der L 3017 aus Wicker,
- der geplanten Spange östlich von Eddersheim nach Hattersheim von der L 3006 sowie der neuen Anschlussstelle Hattersheim West an die A 66.

Unklar bleibt auch, wie die vorgesehene Bauleitplanung der Kommunen in die Verkehrsprognose eingeflossen ist.

Unklare Darstellung der heutigen und der künftigen Straßenbelastungen

Tabelle 1 (EB S. 11) zeigt die Belastung der Straßenzüge im Prognosejahr 2015. Wo die Anfangs- und Endpunkte der Straßenzüge sind, bleibt z. T. unklar (z. B. in Flörsheim: Bgm.-Lauck-Straße-West, Bgm.-Lauck-Straße-Mitte, Bgm.-Lauck-Straße-Ost; Rheinallee-West, Rheinalle-Ost, Rheinallee Verlängerung nördl. Abschnitt, Rheinallee Verlängerung südl. Abschnitt). Die „Hertie-Unterführung“ fehlt in der Tabelle.

Eine Tabelle mit der heutigen Belastung der Straßenzüge fehlt. Damit fehlt der zentrale Vergleichsmaßstab (Plausibilitätskontrolle). Der als „Unterlage 3“ bezeichnete Plan der Planfeststellungsunterlagen hilft nicht weiter. Für Streckenabschnitte der Tabelle 11, die nicht zugleich an einer Bundes- oder Landesstraße repräsentieren, werden keine Verkehrszählungen vorgelegt. Auch fehlt ein Zählabschnitt B 519 Weilbacher Straße in Flörsheim. Damit bleibt unklar, wie die Verkehrsmengen dieser Streckenabschnitte in der Prognose ermittelt wurden.

Die Addition der in Tabelle 11 gewählten Straßenabschnitte ergibt kein treffendes Bild der Entlastungswirkungen. Das Ergebnis ist nicht objektiv, sondern durch die Wahl der Einzelstrecken bestimmt. Unterstellt man, dass beide Planfälle für Weilbach zu einer Verlagerung des Ost-Westverkehrs auf der heutigen B 40/B 519 aus dem Ort führen, dann führt die Methode der Addition in Tabelle 11 dazu, dass jede verlagerte KFZ-Bewegung dreifach gewertet wird, weil Tabelle 11 für diesen Verkehr drei Streckenabschnitte ausweist. Aussagekräftiger sind u.U. die Angaben zu den Veränderungen im Durchgangsverkehr.

Aufklärungsbedarf für Einzelrelationen der Verkehrsprognose

Einige Ergebnisse bleiben unverständlich und begründen grundsätzliche Zweifel am Verkehrsmodell:

- Im Planfall 2 entsteht auf der B 40 Verkehr „aus dem Nichts heraus“: Für die B 40 wird in Wicker innerorts östlich und westlich der zentralen großen Kreuzung mit der L 3017 eine deutlich unterschiedliche Verkehrsbelegung genannt (+ 2.700; 7.000 zu 9.700 KFZ/24 Std.), obwohl für Wicker kein Straßenzug mit einer Verkehrszunahme ausgewiesen ist. Dieses Problem wirkt auf die prognostizierte Verkehrsabnahme im Bereich der B 40-Ost aus.
- Planfall 1 (Vorzugsvariante) soll die westliche B 40 in Weilbach (Mainzer Straße) um 10% (1.000 KFZ/24 Std.) stärker entlasten als Planfall 2. Gleichwohl soll Planfall 2 für den Bereich der Ortsmitte (B 40/B 519 Frankfurter Straße) eine um 2% (400 KFZ/24 Std.) stärkere Entlastungsfunktion bewirken.
- Planfall 1 (Vorzugsvariante) soll in Flörsheim „Rheinallee West“ eine Verkehrsabnahme um 31 % (1.300 KFZ/24 Std.) bewirken, Planfall 2 nur eine Abnahme um 19 % (800 KFZ/24 Std.). Aus der Streckenführung der Planfälle ist der Unterschied nicht erklärbar.
- Planfall 1 (Vorzugsvariante) soll in Flörsheim „Bgm.-Lauck-Str. West“ eine Verkehrsabnahme um 25,7 % (3.800 KFZ/24 Std.) bewirken, Planfall 2 nur eine Abnahme um 18,2 % (2.700 KFZ/24 Std.). Aus der Streckenführung der Planfälle ist der Unterschied nicht erklärbar, zumal die Entlastungsdifferenz für die nachfolgenden Teilstücke zunächst geringer und dann wieder größer wird.

Bewertung der Verkehrsprognose nicht akzeptabel

Die Antragstellerin alle Zu- und Abnahmen der einzelnen Teilstrecken (Teile von Straßen bzw. Straßenzügen) gleich gewichtet. Diese Vorgehensweise erscheint nicht sachgerecht. Erst wenn der heutige Ausbauzustand einer Straße oder ihre konkrete Lage im Ort als Konfliktpunkt definiert werden können, ist die Einbeziehung der Verkehrsmengenveränderungen sinnvoll. Für die L 3366 Raunheimer Straße bedeutet die Belastung von 5.600 KFZ/24 Std.,

dass tagsüber 5-6 KFZ je Minute fahren. D.h. zwischen zwei Fahrzeugen liegt im Mittel eine Zeitspanne von 10 Sekunden und mehr. Für diese Situation ist kein „Sanierungsbedarf“ ersichtlich, zumal die Ampelschaltung bei der erzielbaren Entlastung des innerörtlichen Ost-Westverkehrs geändert und die heutigen Rückstausituationen im Berufspendlerstrom im Ort dann deutlich geringer ausfallen bzw. entfallen.

3. Verlust wertvoller Flächen für die erholungssuchende Bevölkerung / Imageverlust für die Stadt Flörsheim

Würde die in der Planung beschriebene B 519 neu realisiert werden, wird dies zu dem unwiederbringlichen Verlust wertvoller Naherholungsgebiete um Flörsheim führen.

Zum einen erholt sich die Bevölkerung der Kernstadt zu einem großen Teil im Gebiet zwischen der Kernstadt und Bad Weilbach sowie zwischen dem Geißberg, dem westlichen Ortsrand von Flörsheim und der Flörsheimer Warte. Auch der Bereich östlich Weilbach hat eine hohe Bedeutung. Diese Naherholungsgebiete würden von der geplanten Trasse zerstört werden. So müssten die von Erholungssuchenden stark frequentierten Wanderwege „Kreuzweg“ und „Wartweg“ mit Brücken über die Trasse geführt werden.

Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter Konfliktschwerpunkt 1 : Hangbereich „Grüner Weg“ am Geißberg (S. 34/35) dargestellt handelt es sich hier um ein reich strukturiertes Nutzungsmosaik, welches vielen Tieren und Pflanzen Lebensraum bietet. Abbildung 4 verdeutlicht wie reich strukturiert diese Hangkante ist und wie weiträumig die Sichtbeziehungen sind. Die geplante Trasse würde sich zwischen der Hochspannungsleitung und dem strukturreichen Hang als 10,50 m befestigte Fahrbahn und zwei 2 parallele Wirtschaftswegen von 3 m Breite mit dazwischenliegenden Mulden und Banketten, insgesamt auf einer Breite von 26,50 m durch die Landschaft ziehen (vgl. Unterlage 6.1 Straßenquerschnitt B 519 Stationsbereich 0+500 – 3+600). Schon allein diese Baulichkeit stellt eine erhebliche Abwertung des Gebietes als Naherholungsgebiet dar. Dies ist auch in der Konfliktbewertung im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter 4.2 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes / der Erholungseignung und den Konfliktpunkten L3 (S.57/58) dargestellt.

Südwestlich von Bad Weilbach verläuft zwischen Bad Weilbach und Wicker der Panoramaweg des Regionalparks. Hier würde die Trasse den weiträumigen Blick in die Rhein-Main-Ebene zerschneiden. Zudem führte die Trasse im (Süd-)Osten Weilbachs nah an dem Naturschutzgebiet „Weilbacher Kiesgruben“ und dem „Haus des Dichters“ vorbei. Die Weilbacher Bevölkerung sucht hier Erholung, zudem würde die Regionalparkroute von der Trasse gequert.

Neben der Beeinträchtigung der reinen Baulichkeit käme nach der Fertigstellung der Trasse eine erhebliche Belastung der Naherholungsgebiete durch den Verkehr hinzu. Es werden bis 2015 ca. 20.000 Kfz/24h sowie ca. 2.000 LKW/24h (ohne Berücksichtigung der LKW-Maut!) prognostiziert. Damit einhergehen immense Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch hin- und herfahrenden Verkehr. Da die Trasse jeweils einige Höhenmeter unterhalb der Regionalparkroute verlief und sich zum Teil bis auf 300m (im Bereich des Weinlaubenganges) annäherte, ist aufgrund der Schallwirkung von einer deutlich höheren Belastung auszugehen (Schallwirkung wie in einem Amphitheater). Die Schadstoffbelastung im Naherholungsgebiet nähme zu, zumal mit einem sehr stark erhöhten Aufkommen an Schwerlastverkehr zu rechnen ist.

Mit der Realisierung der Trasse würden die Naherholungsgebiete zwischen den Ortsteilen derart stark belastet, dass eine Naherholung in stadtnaher Natur nicht länger möglich wäre. Die Folge wäre zudem eine Zunahme des Verkehrs, da stadtnahe Erholung nicht länger möglich wäre und der erholungssuchende Flörsheimer Gebiete z.B. im Taunus aufsuchen müsste.

Flörsheim wird als „lebendige, familienfreundliche, lebens- und liebenswerte Stadt“ (Stadt Flörsheim, 2005) beschrieben, man habe es geschafft, Flörsheim und seine Stadtteile als „Stadt mit hoher Wohn- und Lebensqualität zu entwickeln“ (Stadt Flörsheim, 2005). Durch die Realisierung der Ortsumgehung würde die Attraktivität der Stadt im Punkt stadtnaher Erholung deutliche Einbußen erfahren



Abbildung 4: Hangkante am „Grünen Weg“, Blick in Richtung Weilbach / Frankfurt, Foto: T. Marold

Schon allein dieser Umstand widerlegt die Behauptung, die Ortsumgehung würde die Wohnqualität verbessern. Punktuell für die einige Straßen der Stadt mag dies zutreffen, betrachtet man jedoch die Flörsheim insgesamt, so ist ein deutlicher Verlust an Wohnqualität festzustellen. Allein aus diesem Grund lehnen wir den Bau der B 519neu ab.

4. Verlust wertvoller Ackerböden

Der Umweltatlas Hessen (HLUG, 2005) weißt für das Planungsgebiet Bodenertragspotenziale der Kategorien sehr hoch / hoch aus. Auch das Vorkommen des Feldhamsters im Plangebiet weißt auf die positiven Bodeneigenschaften hin, die nicht zuletzt aus den Lößbedeckungen hervorgehen. Die vorherrschenden Parabraunerden zeichnen sich durch günstige Bodeneigenschaften (Porenverteilung, Bearbeitbarkeit, Wasserhaushalt, Nährstoffspeicherung,...) aus. Eine Überbauung derartig hochwertiger Ackerflächen ist aus landwirtschaftlicher, ökologischer und ökonomischer Sicht fragwürdig.

5. Verlust von Retentionsvermögen in der Landschaft

Zudem weisen die Lößböden ein hohes Infiltrationsvermögen auf. Vor dem Hintergrund zunehmender Hochwasserereignisse ist es kontraproduktiv weitere Flächen zu versiegeln (konkret im Retentionsraum des Weilbaches), zumal die Böden im Bereich Flörsheim ein hohes Infiltrationsvermögen aufweisen.

6. Verlust von Kaltluftproduktionsflächen

Kaltluftproduzierende Acker- und Wiesenflächen würden bei der Realisierung der geplanten Trasse zu 8,60 ha überbaut (vgl. S. 63 LPB). Im Ballungsraum Rhein-Main ist die Luft bereits stark mit Emissionen belastet. Der Verlust von kaltluftproduzierende Flächen hat direkten

Einfluss auf das Stadtklima, da die sich stark aufheizenden und schadstoffbelasteten innerstädtischen Luftmassen einen Luftaustausch mit dem Umland benötigen. Folglich führt auch diese Beeinträchtigung zu einem Wohnqualitätsverlust in den Ortslagen.

7. Verluste / Beeinträchtigungen von wertvollen Lebensraum für bedrohte Tierarten

7.1 Feldhamster

Nach Aussage des Hamstergutachtens betrifft die B 519neu die Hamsterpopulationen „Flörsheim“ und „Weilbach“. In der Hamsterpopulation „Flörsheim“ wurde die bisher **höchste Baudichte des Feldhamsters in Hessen** ermittelt wurde (GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.21). Die geplante B 519neu würde diese Population in zwei vollständig isolierte Teilpopulationen **durchschneiden**. Die Auswirkungen auf die Teilpopulation sind geringer, aber immer noch im Rechtssinne erheblich.

Unzureichende Bestandsermittlung

Der tatsächliche Sommerbestand der Population Flörsheim liegt im Untersuchungsgebiet deutlich höher als im Artgutachten Feldhamster berechnet. Der Sommerbestand der Population „Weilbach“ wurde ebenfalls nur unzureichend ermittelt. Der Gutachter hat gegen den Vorsorgegrundsatz verstoßen. Die Ergebnisse sind zu korrigieren.

Fehlerhafte Methodik

Für die Ermittlung der unmittelbaren Vernichtung von Feldhamsterbauen berücksichtigt der Gutachter zutreffend die so genannte „Nacherntekartierung“ (GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.7). Methodisch sinnvoll wäre deshalb die Bearbeitung des gesamten eingriffsbetogenen Untersuchungsgebietes (UG) mit der Nacherntekartierung gewesen. Tatsächlich wurden ab nur 16 % des UG (37 Hektar von 230,6 Hektar (GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.18)) nach dieser Methode bearbeitet. Diese Flächen liegen vollständig in zwei der drei Teilräume der Population „Flörsheim“ und machen 22,2 % der von dieser Population kartierten Fläche aus (37 Hektar von 166,7 Hektar). Für die Population „Weilbach“ wurden offenbar 16 Hektar in der Nacherntephase kartiert. (GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.6 / S.17: Da insgesamt 53 Hektar in der Nacherntekartierung kartiert wurden, Tabelle 6 aber nur 37 Hektar und zwar für die Population „Flörsheim“ aufweist, muss die Differenz in der Population „Weilbach“ kartiert worden sein). Diese wurden bei der Ermittlung der direkten Eingriffswirkung aber nicht berücksichtigt. Damit fehlt die Nacherntekartierung zur Bestimmung der direkten Verluste der Population „Weilbach“ völlig.

Population Weilbach	Frühjahr/Hektar	Nachernte/Hektar	Summe Hektar
Kartierungszeit	Ja / 63,9	Nein / 0,0	63,9
Population Flörsheim			
Kartierungszeit	Ja / 147,7	Ja/ 37,0	166,7

Tabelle 1: Kartierungsmethoden des Feldhamsters, Quelle: GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.17, Tabelle 6

Für die Population Flörsheim wurden im Gutachten drei Teilräume definiert, in denen durch die Trasse der B 519neu eine direkte Flächeninanspruchnahme von insgesamt 15 Hektar auftreten wird (GALL, M., 2005, „Hamstergutachten“, S.29, Tabelle 9). Auf über 50 % der po-

tentiellen Verlustflächen bleibt die Bestandsaufnahme auf das Frühjahr beschränkt (Trassenabschnitt 4; Teilraum „zwischen L 3017 und B 519: 7,4 Hektar).

Warum der Gutachter einen so geringen Umfang der Nacherntekartierung einsetzte, wird nicht mitgeteilt. Die daraus resultierenden Probleme der Bestimmung des relevanten Hamsterbestandes in der Nacherntezeit (=Hochsommer-Herbst) dürfen nicht zu Lasten des Schutzgutes Feldhamster gehen. Vielmehr ist der Vorsorgegrundsatz zu beachten. Hiergegen hat der Gutachter verstoßen.

Generell gilt die Nacherntekartierung als aussagekräftiger als die Frühjahrskartierung. Der Vorteil liegt in der größeren Treffsicherheit beim Auffinden der einzelnen Baue, was sich besonders bei geringen Populationsdichten auswirkt. Außerdem ermöglicht nur die Nacherntekartierung Aussagen zur Populationsgröße und zur Populationsdynamik, was besonders für FFH-bezogene Bewertungen besonders bedeutsam ist“ (HMULV, 2004, S. 27, Tabelle 1). Üblicherweise werden die Flächen bei der Frühjahrskartierung mit 6-10 Metern Abstand auch weniger dicht begangen als bei der Nacherntekartierung, die ca. im 5 Meter Abstand erfolgt (vgl. HMULV, 2004).

Damit kann festgehalten werden, dass die Frühjahrskartierung

- in der Regel und gerade bei geringer Siedlungsdichte schlechtere Daten liefert und
- für die FFH-bezogene Bewertung nicht geeignet ist.

Gleichwohl stützt der Gutachter seine Aussagen ganz überwiegend auf die Frühjahrskartierung.

Liegen für eine Hamster-Population nur aus Teilen des Eingriffsgebietes Nacherntekartierungen vor oder fehlen solche Erhebungen ganz, müssen Plausibilitätsüberlegungen herangezogen werden. Da bekannt ist, dass mit Frühjahrskartierungen immer geringere Bestandszahlen ermittelt werden als mit Nacherntekartierungen, bestehen grundsätzlich drei Möglichkeiten, um den Nacherntebestand zu ermitteln:

- a) Durch die vergleichende Kartierungen im Frühjahr und Sommer (Nacherntezeit) identischer Flächen wird der Jahreszuwachs der konkreten Population bestimmt,
 - b) durch die Kartierung unterschiedlicher Flächen wird der Jahreszuwachs der konkreten Population näherungsweise bestimmt oder
 - c) der Populationszuwachs wird an Hand eines allgemeinen Erfahrungswertes bestimmt.
- Alle drei Methoden sind mit Unsicherheiten behaftet. Der Grad der Unsicherheit steigt von a) nach c).

Der Sommerbestand des Feldhamsters kann damit für die Teilräume der Populationen an Hand der vorliegenden Untersuchungsergebnisse bestimmt werden. Der Bestand der Teilräume, in denen Nacherntekartierungen durchgeführt wurden, ergibt sich damit unmittelbar aus den Beständen der Nacherntekartierung. Er liegt in Flörsheim mit 95,6 Baue um ca. 23 Baue über den im Hamster-Gutachten ermittelten Anzahl der Baue (72,7 Baue).

Population Flörsheim	Trassenfläche in ha	Sommerbaudichte/ha kartiert	Sommerbaudichte/ha geschätzt	Sommerbaudichte errechnet
Trassenabschnitt 2: Zwischen A 3 und B 519	3,2	8,0		25,6
Trassenabschnitt 3: Zwischen B 519 und L 3017	4,4	13,9		61,2
Trassenabschnitt 4: Zwischen L3017 und Anschlussstelle B 519	7,4		1,2	8,9
Summe Trassenabschnitte 2-4:	15			95,6

Tabelle 2: Verlust von Sommerbauen in den Teilabschnitten der Population Flörsheim, Quelle: GALL, M., 2005, „Hamster-Gutachten“, S.29, Tabelle 9, S. 17, Tabelle 6

Der Unterschied zum Hamster-Gutachten ergibt sich aus einer methodisch unzulässigen Vorgehensweise. Der Gutachter hat sich nämlich für eine Kombination der Methoden b) und c) entschieden, diese Vorgehensweise aber nicht erläutert. Als Zuwachsfaktor zwischen dem Frühjahrs- und Sommerbestand (Nacherntebestand) verwendet er den „Faktor 3“, bei dem es sich um einen persönlichen und in der Literatur abgesicherten „Erfahrungswert“ handele. Der Rückgriff auf einen Erfahrungswert ist aber inakzeptabel, wenn bereits Geländeaufnahmen vorliegen, die einen anderen Sachverhalt belegen. Dies ist hier der Fall: Der Gutachter unterstellt unausgesprochen, dass alle Flächen, die er im Frühjahr begangen hat, im Untersuchungsjahr sämtlich geringere Bestände und Zuwächse aufwiesen als die Flächen, die er im Sommer kartierte. Diese Annahme ist völlig haltlos, denn das UG ist auf ganzer Fläche gleich gut für den Feldhamster geeignet. Auch die Lage der Flächen, die bei der Nacherntekartierung begangen wurden, lässt keinen solchen Schluss zu.

In den beiden Teilräumen der Population „Flörsheim“, in denen Frühjahrs- und Nacherntekartierungen ergaben sich in der Frühjahrs- und der Nacherntekartierung Zuwachsraten um den Faktor 5,7 (Teilraum „zwischen A 3 und B 519“) bzw. den Faktor 4,5 zu (Teilraum „zwischen B 519 und L 3017“) (GALL, M., 2005, „Hamster-Gutachten“, S. 17, Tabelle 6). Für den dritten Teilraum („zwischen L 3017 und Anschluss B 519“) liegen keine Nacherntekartierungen vor. Streng genommen müssten die Erhebungen hier nachgeliefert werden. Da in diesem Teilbereich ermittelten Dichten aber „nur“ in einer auch aus anderen Landesteilen bekannten hohen Dichte gefunden wurde, ist die Verwendung des „Erfahrungswertes“ eventuell eher gerechtfertigt. Außerdem sind die rechnerischen Unterschiede selbst bei einer Zuwachsrate mit dem Faktor 5 statt drei mit 6 Bauen nicht so gravierend (14,8 statt 8,9 Baue).

Die im Hamster-Gutachten angewandte Umrechnungsmethode führt auch aus einem weiteren Grund zu rechnerisch inakzeptablen Ergebnissen. Denn da gewichtete Mittelwerte gebildet wurden, hatte das Verhältnis des Flächenumfanges der Frühjahrs- zur Nacherntekartierung wesentlichen Einfluss auf die ermittelte Hamsterhäufigkeit im Sommer. Da der Frühjahrsbestand aber immer geringer ist als der Nacherntebestand, folgert aus der Vorgehensweise des Gutachters: Je größer der Anteil der Fläche ist, die im Frühjahr untersucht wird, desto geringer ist die „Gesamt-Dichte“ der Hamster und umgekehrt. Eine Methode, bei der die ermittelte Zahl der Sommerbaue je Hektar aber völlig frei und beliebig durch das Verhältnis der Früh-

jahrs- zur Nacherntekartierung gebildet wird, ist hochgradig manipulativ und zu verwerfen. Die Kritik soll durch eine Beispielrechnung verdeutlicht werden. Der Gutachter hat „zwischen A 3 und B 519“ insgesamt 45,4 Hektar kartiert. 37,2 Hektar (81,86 %) wurden im Frühjahr begangen, 8,2 Hektar (18,14 %) in der Nacherntekartierung. Die „Dichte gesamt“ wurde für die Teilräume vom Gutachter als gewichteter Mittelwert ermittelt. Es wurde eine „Dichte gesamt“ von 4,8 Bauen/Hektar ermittelt (alle Zahlen aus: GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.17, Tabelle 6):

	Fläche in ha	Baue/ha	Summe
F-Kartierung	37,2	4,2	156,24
N-Kartierung	08,2	8,0	065,60
Fläche gesamt	45,4		
Baue gesamt			221,84
Dichte gesamt		4,88	

Tabelle 3: Ermittlung der „Dichte gesamt“ für den Teilraum „zwischen A3 und B 519“, Quelle: GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.17, Tabelle 6

Hätte der Gutachter den Hamsterbestand auf dem größeren Flächenanteil bei der Nacherntekartierung erhoben, wäre er zu einem völlig anderen Ergebnis gekommen.

	Fläche in ha	Baue/ha	Summe
F-Kartierung	08,2	4,2	034,4
N-Kartierung	37,2	8,0	297,6
Fläche gesamt	45,4		
Baue gesamt			332,0
Dichte gesamt		7,3	

Tabelle 4: Ermittlung der „Dichte gesamt“ für den Teilraum „zwischen A3 und B 519“ bei Änderung der Flächenanteile, die bei der Frühjahrs- und bei der Nacherntekartierung begangen wurden

Aus den bisherigen Ausführungen wird deutlich, dass die Häufigkeit des Feldhamsters im Hamster-Gutachten für die Population Flörsheim zu gering ermittelt wurde. Die Vorgehensweise des Gutachtens muss in zwei Punkten verworfen werden. Zum einen darf die real ermittelte Information zur Hamsterdichte in einem UG nicht durch einen abstrakten Erfahrungswert kleingerechnet werden, zum anderen liefert die Ermittlung einer Gesamt Hamsterdichte durch die Bildung von Mittelwerten aus Frühjahrs- und Nacherntekartierungen und dem jeweils kartierten Flächenumfang fehlerhafte Werte.

Berechnung der Dichte für die Population „Weilbach“ unzureichend

Die Berechnung der Gesamt Dichte für die Population „Weilbach“ ist in vielfacher Hinsicht unbefriedigend. Der vom Gutachter angegebene Wert von 0,2 ha/Hektar bezieht sich nur auf die nördliche Teilpopulation und ist klar zu niedrig. Die Populationsabgrenzung wirft Fragen auf. Wahrscheinlich muss das Vorkommen südlich von Weilbach als extreme Kleinstpopulation bezeichnet werden, die durch die B 519 neu stark gefährdet würde.

Der Gutachter berechnet, dass 0,1 Baue der unmittelbaren Trasse zum Opfer fallen könnte. Da aber grundsätzlich die Möglichkeit der Zerstörung eines Baues bestehe, läge eine erhebliche Beeinträchtigung vor. Damit muss der Wert von 1,0 Bauen auch für die weiteren Überlegungen berücksichtigt werden. Unklar sind die Flächenangaben zur Trasse innerhalb der Population „Weilbach“. Einerseits heißt es, dass die Trasse „maximal 2 ha“ des Hamsterlebensrau-

mes zerstören könne, dann soll die überplante Fläche im Populationsraum nur 0,6 ha betragen (vgl.: GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.27, hier werden beide Werte genannt).

Von größerer Bedeutung dürfte aber sein, dass trotz der geringen Dichte im gesamten Trassenverlauf keine Nacherntekartierung durchgeführt wurde, ob wohl Frühjahrskartierungen zur Ermittlung geringer Dichten deutlich schlechter geeignet sind (s.o.). Die vom Gutachter vorgenommene Abgrenzung der Population Weilbach zeigt Karte 3 des Hamster-Gutachtens (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.22). Die ermittelten Daten führen bei uns zu Zweifeln an der Abgrenzung der Population „Weilbach“. Es spricht viel dafür, dass der Frühjahrsnachweis eines Hamsterbaues südlich von Weilbach einer eigenen, extrem kleinen Population zugerechnet werden muss. Hingegen ist die vom Gutachter vorgenommene räumlich Abgrenzung der Population „Weilbach“ nicht nachvollziehbar. Sie widerspricht der Definition der Population, die der Gutachter selbst verwendet. Als Population können danach nur die Individuen einer Tierart bezeichnet werden, „die einen bestimmten Lebensraumabschnitt bewohnen und im Allgemeinen durch mehrere Generationen genetische Kontinuität zeigen“ (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.19). Handelt es sich bei der Population „Weilbach“ tatsächlich also um eine zusammenhängende Population, dann müsste der landwirtschaftlich genutzte Raum zwischen der südlichen und der nördlichen Teilpopulation vom Feldhamster in geringer Dichte besiedelt sein oder die Tiere müssen die Distanz so schnell durchwandern, dass sie in der jeweils anderen Teilpopulation am Fortpflanzungsgeschehen teilnehmen. Der Gutachter hat die Besiedlung des Raums zwischen den angeblichen Teilpopulationen und die Zerschneidung eines Ausbreitungskorridors verneint (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.27-28). Er hat die Problematik, die sich aus dem Einzelfund südlich von Weilbach ergibt nicht erkannt.

Die Bewertung des Erhaltungszustandes der Population „Weilbach“ bezieht sich ganz offensichtlich nur auf die nördliche Teilpopulation und ist auch für diese Raum nicht schlüssig (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.23, Tabelle 7a). Die Population soll eine Fläche von 6 km² (= 600 Hektar) umfassen (vgl. GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.27). Die bei der Nacherntekartierung auf 16 Hektar festgestellte hohe Dichte von 3,8 Bauen/Hektar ist „zum trassennahen Bereich hin scharf abgegrenzt, was sich auch im Landschaftsbild durch eine markante Geländestufe mit flachgründigen Parabraunerden und hohem Skelettanteil („steinige Böden“) zeigt“ (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.17-18). Damit zeigt die Population „Weilbach“ und auch die Population nördlich von Weilbach nur eine Stetigkeit der Verbreitung < 50 % und ein lückenhaftes Verbreitungsmuster. Der Erhaltungszustand muss beim Parameter „P-Isolation“ (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.23, Tabelle 7a) mit „C“ und nicht wie im Gutachten mit „B“ bewertet werden. Die Habitatqualität ist ebenfalls schlechter als vom Gutachter in der maßgeblichen Tabelle 7a angegeben. Denn ein hoher Teil des bereits sehr kleinen Lebensraumes der Population nördlich von Weilbach ist bereits durch die vorhandenen Straßen B 519 und L 3366 sehr hoch vorbelastet (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.28). Dies führt zur Bildung kleiner, isolierter Populationen bzw. zur Verhinderung der Besiedlung auf größerer Fläche. Das Merkmal „Habitatgröße und –kohärenz ist mit „C“ statt wie im Gutachten mit „B“ zu bewerten.

Bewertung der Beeinträchtigung nicht akzeptabel

Die Bewertung der Beeinträchtigungen des „günstigen Erhaltungszustandes“ sind nicht akzeptabel. Dies gilt insbesondere für die Zerschneidungswirkung.

„Sehr starke“ Zerschneidungswirkung für die Population „Flörsheim“

In der Population „Flörsheim“ tritt eine „sehr starke“ Zerschneidungswirkung auf. Diese wird durch die Leiteinrichtungen sogar noch verstärkt. Die neue Trasse wäre auf großer Länge nicht einmal theoretisch passierbar. Damit wird eine der bedeutendsten Populationen des

Landes Hessen regelrecht geteilt. Eine starke Zerschneidungswirkung ist kaum vorstellbar. Der Gutachter irrt, wenn er die Leiteinrichtungen als Minimierung der Zerschneidungswirkung bewertet. Die Leiteinrichtungen minimieren den dauerhaften, betriebsbedingten Verlust an Hamstern. Die Zerschneidungswirkung wird durch sie jedoch verstärkt. Das Angebot der Antragstellerin, regelmäßige Umsiedlung von Feldhamstern in den Populationsraum zwischen der B 519 und der Ortslage von Flörsheim vorzunehmen, unterstreicht, dass die B 519 neu die Population in zwei Teile trennen wird. Damit entsteht für die Population „Flörsheim“ eine maximale Zerschneidung, die durch die regelmäßige Umsetzung von Hamstern vom verbleibenden größeren Populationsraum in den kleineren nicht minimiert wird (s.u.). Die Abstufung von der Stufe 5 auf die Stufe 4 ist nicht gerechtfertigt.

Umsiedlung von Individuen nicht akzeptabel

Die geplante regelmäßige Umsiedlung der Hamster lehnen wir ab. Sie ist in der Sache untauglich, wird die Population südlich der B 519 neu nicht retten und macht das Anliegen des Naturschutzes zudem lächerlich. Die Formulierungen im Gutachten zeigen unmissverständlich, dass die Umsiedlungen nach einiger Zeit eingestellt werden sollen.

Schaffung von Durchlässen

Eine wirkliche Minimierung der Zerschneidungswirkung, die wir mit dem Gutachter für das zentrale Problem halten, kann nur durch die Schaffung von Durchlässen geschaffen werden. Die gegen solche Durchlässe angeführten Gründe sind nicht durchschlagend. Für eine bzw. die bedeutendste Hamsterpopulation in Hessen muss der hier notwendige Aufwand ggf. geleistet werden.

Bewertung der Beeinträchtigungen der Population „Weilbach“ sind nicht akzeptabel

Es tritt eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes auf. Die B 519 neu wird für die Hamster kaum noch überwindbar sein und den heute noch bestehenden potentiellen Siedlungsraum nach Osten abtrennen. In einer solchen Situation muss die Zerschneidungswirkung als „sehr stark“ (Bewertungsstufe 5) bewertet werden. Zutreffend formuliert der Gutachter: „Straßenbaumaßnahmen sind naturgemäß schwerwiegend“ (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.29). Die bereits hohe Vorbelastung mindert im Rechtssinne nicht die Wirkung der neuen Straße. Denn die Schwere der Beeinträchtigung wird ausschließlich aus dem Blickwinkel der Wirkungen auf die Population betrachtet. Bei hoher Vorbelastung wirken sich bereits geringfügige Steigerungen der Belastung stark aus. Damit kommt es auch für die Population „Weilbach“ zur Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population.

Geplante Ausgleichsmaßnahme unzureichend

Die Ausgleichsmaßnahmen am Landwehrgraben östlich von Hochheim betreffen nicht die geschädigten Population „Flörsheim“. Die Aufwertungskapazität des ausgewählten Ausgleichsraumes ist bis heute nicht bekannt. Der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen ist zu gering. Es ist auch unklar,

- wo die Trasse der geplanten Ostumgehung Hochheim verlaufen soll und
- ob hierdurch nicht der vom Gutachter genannte Abstand zu Ausgleichsmaßnahmen für den Hamster unterschritten, die Maßnahme also wieder entwertet würde. .

Fehlende funktionelle Verknüpfung

Die Lage und Abgrenzung der Population „Flörsheim“ ist der Karte 3 in Verbindung mit der Karte 2 des Hamster-Gutachtens zu entnehmen (GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.11, S.22). Eine funktionelle Verknüpfung zwischen der Population „Flörsheim“ und den Flächen östlich Hochheim „FL 3“ existiert nicht. Die Individuen bilden – wie auf den Karten zu erkennen ist - keine Population i.S. einer Fortpflanzungsgemeinschaft (zur Definition der Popu-

lation siehe: GALL, M., 2005: „Hamster-Gutachten“ S.19). Ausgleichsmaßnahmen erfüllen ihre Funktion für die geschädigte Population aber nur dann, wenn sie auch für die ansonsten geschädigte Population wirksam werden.

Unklare Bestandsdichte der Ausgleichsfläche

Bis heute nicht klar, wie hoch der Hamsterbestand in der Aufwertungsfläche ist. Die bisherige Ausgleichsplanung unterstellt, dass eine Fläche, die keine Hamster beherbergt erstmals für die Art hergerichtet wird. Diese Annahme ist falsch. Der Ausgleichsraum bei Hochheim ist großflächig bereits in hoher Dichte besiedelt. Die zusätzliche Aufnahmekapazität, kann erst nach der entsprechenden Bestandserhebung angegeben werden. Diese Bestandserhebung liegt offenbar noch nicht vor. **WIR BITTEN UM DIE VORLAGE DER NOCH LAUFENDEN UNTERSUCHUNG.**

Fehlende Alternativenprüfung

Eine ausreichende Alternativenprüfung, die sich aus Artikel 16 (1) der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) ergibt, liegt weder im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Kap. 1.4) noch in der „Faunistische Bestandserhebung zum Landschaftspflegerischer Begleitplan VIII: Feldhamster“ (GALL, 2005) vor. Vorstellbar wäre z.B. eine Trassenverswenkung nach Süden, hin zum Ortsrand von Flörsheim um so die Entstehung von zwei Teilpopulationen der „Population Flörsheim“ zu verhindern.

Aufgrund der geschilderten Punkte und der nachhaltigen Gefährdung der gesunden Feldhamsterpopulationen lehnen wir den Bau der Ortsumgehung Flörsheim ab.

7.2 Fische

Die Bachschmerle (Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: gefährdet) und die Groppe (Art der Roten Liste Hesse, Kategorie: gefährdet, Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: stark gefährdet, Art des Anhanges II der FFH-Richtlinie) kommen im Ardelgraben vor. Laut Konfliktpunkt F24 ist mit einer zusätzlichen Verunreinigung des Fließgewässers im Weilbach zu rechnen, woraus sich auch eine erhöhte Belastung für die Fischfauna im Ardelgraben ergibt, da der Weilbach in den Ardelgraben übergeht. Nicht zuletzt durch die Renaturierungsmaßnahmen des BUND Ortsverband Flörsheim am Main hat sich die Groppe wieder im Ardelgraben angesiedelt. Durch die Verunreinigung des Fließgewässers und dem Verlust der seltenen Arten würden unsere Bemühungen revidiert.

7.3 Kammolch

Der Kammolch ist eine streng geschützte Art und durch die FFH-Richtlinie unter Europäischem Schutz (Art des Anhanges II). Sein Vorkommen im Naturschutzgebiet „Weilbacher Kiesgruben“ war ausschlaggebend für die Einstufung als FFH-Gebiet Nr. 5916-303. Durch den Eintrag von Schadstoffen in die Laichgewässer ist von einer Schadstoffanreicherung auszugehen. Der oligotrophe Charakter der Gewässer ginge verloren, womit der Anspruch des Kammolches an seine Laichgewässer nicht länger erfüllt werden kann und mit einem Aussterben dieser Population gerechnet werden muss. Die geplante Ausgleichsmaßnahme (12A: Anlage einer Schutzpflanzung) ist als unzureichend zu bewerten, da Schadstoffen nicht nur bodennah transportiert werden und zudem Bäume und Sträucher nicht in dem Alter gepflanzt werden können, dass ihre Größe und Belaubung den gewünschten Barriereeffekt haben. Bis sie diesen erreicht haben sind die Gewässer im FFH-Gebiet bereits eutrophiert.

7.4 Weitere Amphibienarten

Die Belastung mit Schadstoffen und die daraus resultierenden Habitatverluste durch Eutrophierung lässt sich ebenso auf die übrigen Amphibienarten übertragen. Ebenfalls im NSG Weilbacher Kiesgruben wurden Individuen der Kreuzkröte (Anhang IV der FFH-RL, Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: gefährdet), dem „Wasserfrosch-Komplex“ und des Teichmolches nachgewiesen, im Jahr 2003 ebenso Knoblauchkröte (Anhang IV der FFH-Richtlinie, Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: stark gefährdet) und Springfrosch (Anhang IV der FFH-Richtlinie, Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: gefährdet) (BOBBE, 2005: Grunddatenerfassung zu Monitoring und Management des FFH-Gebietes „Weilbacher Kiesgruben“ 5916-303). Die geplante Ausgleichsmaßnahme (12A: Anlage einer Schutzpflanzung) ist als unzureichend zu bewerten, da Schadstoffen nicht nur bodennah transportiert werden und zudem Bäume und Sträucher nicht in dem Alter gepflanzt werden können, dass ihre Größe und Belaubung den gewünschten Barriereeffekt haben. Bis sie diesen erreicht haben sind die Gewässer im FFH-Gebiet bereits eutrophiert. Kreuz- und Erdkröte sind hochmobile Bewohner der Kulturlandschaft, die ähnlich wie der Hamster dem Straßenverkehr auf der B 519neu zum Opfer fallen werden.

Zwei Erdkrötenpopulationen in der „Grube Germania“ sowie in der „Stark’schen Grube“ würden durch erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der B519 – die bereits jetzt die Populationen trennt – stärker voneinander getrennt. Zudem wird der Landlebensraum der Erdkröte in der Grube Germania überbaut – ein unwiederbringlicher Verlust von Lebensraum.

7.5 Reptilien

Die Reptilienlebensräume im Bereich der geplanten Trasse stellen Trittsteinbiotope in der bereits jetzt stark zerschnittenen und für Reptilien relativ unattraktiven Landschaft dar. Folglich geht eine Beeinträchtigung oder gar Zerstörung dieser Inselhabitats mit einer schwerwiegenden Gefährdung der Reptilienvorkommen in den Gemarkungen Flörsheim, Wicker und Weilbach einher.

Für alle Reptilienlebensräume gilt, dass sie mit Schadstoffen belastet würden. Durch die Verlärmung und die entstehende Bewegungsunruhe durch den Verkehr würde der Lebensraum zusätzlich für die Reptilien entwertet.

Dies betrifft sowohl die Populationen am „Grünen Weg“, welche zum Teil nur 5m Abstand zur geplanten Trassenführung haben, als auch die Populationen nordöstlich von Weilbach (u.a. am „Grauberg“) und im Bereich der „Stark’schen Grube“ und der „Grube Germania“.

Die Trasse würde die Reptilienlebensräume am „Haus des Dichters“ und auf dem Gelände der Firma Ziegler sowie die Populationen der „Stark’schen Grube“ und der „Grube Germania“ voneinander trennen. Die Trasse würde zudem den Lebensraum am „Haus des Dichters“ und in der „Grube Germania“ verkleinern. Zudem ist mit dem Verlust von wandernden Tieren durch Kollision mit Autos zu rechnen. Hier liegen ein Populationsschwerpunkte der Zauneidechse (Art des Anhanges IV der FFH-Richtlinie, Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: gefährdet, Amphibien- und Reptilienschutz aktuell) und der Blindschleiche (Art der Roten Liste Hessen: Vorwarnstufe, Amphibien- und Reptilienschutz aktuell).

Sämtliche Reptilienlebensräume würden durch den Bau der B519neu beeinträchtigt, teilweise zerschnitten und verkleinert. Auch unter diesem Gesichtspunkt muss von einer Realisierung der geplanten Trasse abgesehen werden.

7.6 Vögel

Im Bereich östlich von Weilbach würden wertvolle Biotope für gefährdete Vogelarten unwiederbringlich verloren gehen. Die Reste würden durch die Bautätigkeit und anschließendem hohen Verkehrsaufkommen (Schadstoffeintrag, Verlärmung und Bewegungsunruhe) derart stark entwertet, dass mit einem Verlust der Vogelpopulationen zu rechnen ist. Die dort lebenden Arten sind gefährdete Arten: Pirol, Haussperling, Feldsperling, Grünspecht, Kuckuck, Türkentaube, Turteltaube, Schafstelze, Uferschwalbe (alle Vorwarnliste der Roten Liste Deutschland), Rebhuhn (Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: stark gefährdet), Dorngrasmücke und Hänfling (S.47 Landschaftspflegerischer Begleitplan). Neuntöter (Vorwarnliste der Rote Liste Deutschland, Anhang I der Vogelschutzrichtlinie (RL 79/409/EWG), Bundesamt für Naturschutz, 2005) und Dorngrasmücke brüten auf dem Gelände der Firma Fuchs. Schwarzkehlchen und Grauammer (Art der Roten Liste Deutschland, Kategorie: stark gefährdet) brüten östlich und westlich der bestehenden B519. Durch die neue Trassenführung würden die Biotope zunehmend mit Lärm, Unruhe und Schadstoffen belastet, was einen Bruterfolg stark verringert. Straßenlärm führt nachweislich zur Vergrämung von Rebhühnern, so dass die Siedlungsdichte je nach Lärmentwicklung auf null absinkt. Von einer Verlagerung der Rebhühner in andere Landschaftsteile kann keine Rede sein. Vielmehr gehören die Ackerflächen zu einem Dichtezentrum im Vordertaunus, der seinerseits eines der letzten Vorkommensgebiete der Art in Hessen darstellt. Die Lebensräume sind im Umfeld der Trasse besetzt. Häufigkeitsschwankungen entstehen durch die Einflüsse der Witterung und andere natürliche Faktoren. Leere Räume, in welche die Hühnervögel Rebhuhn und Wachtel ausweichen können, gibt es nicht.

Zudem nutzen mehrere Greifvögelarten das Gebiet der geplanten Trassenführung für die Jagd. Schwarzmilan, Rotmilan und Rohrweihe sind geschützte Arten der Vogelschutzrichtlinie (Bundesamt für Naturschutz, 2005), zudem jagen dort Mäusebussard und Turmfalke. Durch die geplante Trassenführung würden die Jagdhabitats an Attraktivität (Bewegungsunruhe, kleinere Teilhabitats, weniger Beute) verlieren.

Im Bereich des ersten Trassenabschnittes ist ein Steinkauzvorkommen nachgewiesen. Der Steinkauz ist stark gefährdet (Rote Liste). Durch den Bau der Trasse käme es im ersten Trassenabschnitt, sowie im Bereich Bad Weilbach und B519alt (Vorkommen von Brutpaaren, nachgewiesen durch den BUND Flörsheim am Main) zur Verkleinerung von Steinkauzlebensräumen und erhöhtem Schlagrisiko. Ein Umhängen von Niströhren (Maßnahme 2V) kann nicht der geeignete Weg sein um diese Beeinträchtigung auszugleichen, da Steinkäuze spezielle Ansprüche an ihre Bruthabitats stellen und eine erneute Annahme der Brutröhren fraglich ist. Der Flächenverlust des Lebensraums und die erhöhte Mortalität kann nicht dadurch verringert werden, dass eine Niströhre des Kauzes umgehängt wird.

Zwischen L 3366 und L 3265 existieren insgesamt acht Steinkauzröhren, welche vom BUND Flörsheim am Main betreut werden und die zum Teil seit Jahren gut belegt sind. Diese werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht erwähnt. Auch die zwei Röhren an der geplanten Kreuzung mit B 519 / Ahlerpfad existieren in der Planung nicht. Allerdings ist mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen

Im Planungsraum brütete z.B. 2005 auch die Waldohreule, sowie immer wieder einmal die Schleiereule. Beide Arten sind durch den Straßenverkehr extrem gefährdet, wie Ringfundauswertungen belegen.

Der Verlust und die Beeinträchtigung wertvoller Vogellebensräume ist eine weiterer Grund von der Realisierung der B519neu abzusehen.

7.7 Fledermäuse

Im Bereich der möglichen Trassenführung wurde das Vorkommen von mindestens 8 Fledermausarten festgestellt. Alle diese Arten stehen unter besonderem Schutz der Bundesartenschutzverordnung, sind Arten des Anhangs IV der FFH – Richtlinie und sind hessenweit gefährdet (Zwergfledermaus, Großer Abendsegler) bzw. stark gefährdet (Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Braunes/Graues Langohr, Breitflügelfledermaus und Kleine Bartfledermaus).

Durch den Bau der geplanten Trasse würde das Kollisionsrisiko der Fledermäuse mit fahrenden Autos und LKW steigen. Die Jagdhabitats würden zerschnitten und die Fledermäuse durch Bewegungsunruhe und Lichtemissionen nachhaltig beeinträchtigt.

Da Fledermäuse europaweit unter Schutz stehen und die Bestandsituation in Hessen kritisch ist, ist jedwede Beeinträchtigung zu vermeiden.

7.8 Insekten

Im Bereich „Haus des Dichters“ und „Grüner Weg“ sind Populationsschwerpunkte von Tagfaltern (37 Arten), Widderchen (3 Arten) und Heuschrecken (22 Arten) kartiert worden. 16 Arten der Tagfalter und Widderchen sind Arten der Roten Liste Deutschland, 9 der 22 Heuschreckenarten ebenso.

Bei der Realisierung der Trasse käme es zu direktem Habitatverlust, der Zerschneidung von Lebensräumen für die teilweise bedrohten Arten und zu weiteren Beeinträchtigungen in Form von Schadstoffeintrag und Bewegungsunruhe.

8. Verluste/ Beeinträchtigung von wertvollen Biotopen

8.1 Verluste von straßenbegleitenden Gehölzen

Straßengehölze werden angelegt, um entstehende Beeinträchtigungen durch den Bau von Straßen zu minimieren. Eine Rodung und erneute Anpflanzung von jungen Pflanzen vermindert den Habitatwert. Zudem handelt es sich im Bereich Anbindung an die B519alt und L3028 um ältere Gehölzbestände. Diese haben eine wesentlich höhere Habitatfunktion (z.B. Totholz als Lebensstätte für Insekten und Vögel), welche durch die Rodung verloren geht.

8.2 Verluste von Feldgehölzen

Feldgehölze sind in der heute weitest gehend ausgeräumten Agrarlandschaft wertvolle Trittsteinbiotope und Ruhestätten für viele Tier- und Pflanzenarten (vgl. z.B. Kap. 5.5 dieser Stellungnahme). Eine Rodung dieser Gehölze muss vermieden werden.

8.3 Verluste von intensiven Wirtschaftswiesen

Wiesen stellen in der weitest gehend als Ackerland genutzten Landschaft um Flörsheim Auflockerungen im Landschaftsbild dar. Des Weiteren dienen sie im ungemähten Zustand vielen Tieren (z.B. Feldhase) als Versteck und Ruheplatz. Ein Verlust auch intensiver Wiesenflächen muss vermieden werden.

8.4 Verluste von Hecken

Hecken dienen ebenso wie Feldgehölze als willkommene Trittsteinbiotope und als Vernetzungselemente in der Landschaft. Besonders wertvoll sind sie, wenn sie aus heimischen, standortgerechten Arten bestehen, wie es im Bereich der geplanten Trasse (im Bereich des Zwengelgrabens und der „Grube Germania“, auch am „Grünen Weg“ und am Hellwegskreuz) der Fall ist. Hier finden autochthone Tierarten artspezifische Habitatbedingungen (Futterpflanzen, Wohnstätten) vor.

Zudem werten sie als Strukturelement das Landschaftsbild auf und steigern die Erholungseignung des Gebietes.

Ein Erhalt von Hecken in der Landschaft muss Priorität haben.

8.5 Verluste von Einzelbäumen / Baumgruppen

Der Verlust von Einzelbäumen und Baumgruppen ist analog zu dem Verlust von Feldgehölzen (Kap. 6.2) und Hecken (Kap. 6.4) zu bewerten. Erschwerend kommt hinzu, dass Bäume aufgrund ihrer Höhe markanter das Landschaftsbild prägen und z.B. für Greifvögel als Ansitz dienen.

8.6 Verluste von extensiven Frischwiesen

Extensive Bewirtschaftung setzt einen Verzicht bzw. einen sparsamen Umgang mit Nährstoffzufuhr voraus. Durch zusätzliche Schadstoffemissionen durch den Straßenverkehr ist fragwürdig, ob der jetzige Zustand nach Beendigung der Baumaßnahmen mittelfristig wiederhergestellt werden kann.

8.7 Verluste von Obstplantagen

Intensiv bewirtschaftete Obstplantagen gelten generell eher als naturfremd. Eine Untersaat wertet die Flächen jedoch auf, da sie so Lebensraum und Verstecke für bodenbewohnende Insektenarten und Säugetierarten bieten. Auch Plantagenbäume werden von Vögeln als Ansitz genutzt. Der Verlust von Obstplantage bedeutet folglich ebenso einen Verlust von Lebensraum.

8.8 Verluste von Ufergehölzen

Ufergehölze stellen die natürliche Vegetation an Fließgewässern dar. Sie sind an die speziellen hydrologischen und morphologischen Gegebenheiten angepasst und bieten Lebensraum für die Tiere der Fließgewässer (z.B. Wasservögel). Zudem geben sie dem Ufer durch ihr Wurzelwerk Stabilität. Ein Verlust dieser Gehölze bedeutet einen Eingriff in ein sehr labiles Ökosystem und führt somit zum Verlust von Brutstätten und natürlicher Uferstabilisierung. Auf eine Rodung dieser Gehölze muss daher verzichtet werden.

8.9 Verluste von Gehölzen im Siedlungsbereich

Gehölze im Siedlungsbereich stellen ebenso Trittsteinbiotope in der anthropogen geprägte Landschaft dar. Sie werden von z.B. Hausrotschwänzchen als Brutstätten genutzt. Ein Verlust dieser Gehölze vermindert die Attraktivität von Wohnstandorten und bedeutet den Verlust von Inselbiotopen.

8.10 Verluste von rekultivierten Regionalparkflächen

Die angesprochene Wiesenfläche im Bereich des „Haus des Dichters“ würde als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Damit einhergehen der Verlust von Lebensraum sowie die Verkleinerung bestehender Lebensräume. Dass der Zustand mittelfristig wiederhergestellt werden könnte mag stimmen, jedoch wird der Lebensraum für die auf ihn angewiesenen Arten zunächst zerstört. Ob diese so lange ausweichen können, bis der Ursprungszustand wiederhergestellt ist, ist fraglich.

8.11 Verluste ausdauernder Ruderalfluren

Der Verlust der Ruderalfluren im Bereich des „Haus des Dichters“, des „Grauberges“ und der „Grube Germania“ hat wesentliche Beeinträchtigungen auf die Insekten- und Reptilienfauna in diesem Bereich zur Folge (vgl. Kap.5.4, Kap.5.7).

8.12 Verluste von Wiesen- und Ackerbrachen

Der Bereich zwischen dem NSG „Weilbacher Kiesgruben“ und des „Haus des Dichters“ wird stark von Erholungssuchenden frequentiert. Ein Verlust der Bracheflächen hat einen Attraktivitätsverlust der Landschaft zur Folge und mindert die Erholungseignung. Zudem sind die „Weilbacher Kiesgrube“ und der Bereich um das „Haus des Dichters“ Schwerpunkte von Insekten und Reptilienpopulationen. Durch den Verlust von Bracheflächen und dem Bau einer Straße verlieren beide Lebensräume an Attraktivität und ein Austausch zwischen den Populationen wird zunehmend schwerer.

8.13 Verluste von rekultiviertem Grubengelände mit Gehölzbestand

Anhand des NSG „Weilbacher Kiesgruben“ kann man erkennen, wie wertvoll rekultiviertes Grubengelände für Flora und Fauna sein kann. Eine Überbauung und vorheriger Rodung der Gehölzbestände im Bereich der „Stark’schen Grube“ zerstört hier den bestehenden Lebensraum und das Potential sich weiter positiv für den Naturhaushalt zu entwickeln.

8.14 Verluste von Kräuterwiesen

Kräuterwiesen sind in der intensiv genutzten Landschaft selten und bieten Schutz und Nahrung für viele Tierarten und zeichnen sich durch eine hohe floristische Artenzahl aus. Dass hier eine noch nicht existente Kräuterwiese (als Ausgleichsfläche geplant) überbaut werden soll, zeigt, wie lax häufig mit der Umsetzung von Ausgleichs- und Renaturierungsmaßnahmen umgegangen wird. Zudem ist es nicht im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, Ausgleichsflächen zu überplanen auch wenn der Endzustand als Ist-Zustand angesehen wird. Somit wird dieses Instrument zu einem reinen Rechenexempel und der naturschutzfachliche Hintergrund (nämlich das Anbieten von Ausweichflächen für beeinträchtigte Tiere und Pflanzen) geht verloren.

9. Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung

Zu diesem Punkt nehmen wir nicht gesondert Stellung, da wir davon ausgehen, dass es zur Einstellung des Planfeststellungsverfahrens kommt und somit eine rechnerische Überprüfung irrelevant ist. Die aus unserer Sicht unsinnigen Maßnahmen sind in den vorangegangenen Kapiteln bereits dargestellt worden.

10. Fazit

Die geplante Ortsumgehung -Abschnitt B519- wird von uns abgelehnt.

Es ist nicht einsichtig, dass ein solches Straßenbauprojekt bei der schlechten finanziellen Lage der öffentlichen Hand und parallel zu anderen, Entlastung versprechenden Straßenbauvorhaben (z.B. Ausbau der BAB 66) realisiert werden soll.

Da der Abschnitt B 519 als eigenständige Planung angesehen werden muss (vgl. Kap.2), und eine Realisierung der „Ortsumgehung Hochheim“ (B 40) unwahrscheinlich ist, kommt es zu keiner derartigen Entlastung der Ortskerne von Flörsheim, Wicker und Weilbach, die den Bau der geplanten Trasse rechtfertigen.

Aufgrund mangelnder Alternativenprüfungen (vgl. z.B. „Planfall 2plus“, Kap.2, Verhinderung der Zerschneidung der Feldhamsterpopulation Flörsheim, Kap. 6.1) ist die vorgelegte Planung unvollständig.

Die Verkehrsprognose (Tabelle 1, S.11 EB) ist unvollständig (fehlende Ist-Darstellung), fehlerhaft (Addition der Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßenabschnitten führen zu einem verzerrten Bild) und unklar (wo beginnen und enden die einzelnen Straßenabschnitte?). Sie muss folglich überarbeitet werden.

Die Umgebung von Flörsheim, die durch den Regionalparkweg in diesem Bereich eine gewisse Wertsteigerung erfahren hat, dient der ansässigen Bevölkerung als Naherholungsgebiet, welches sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können. Die geplante Trasse würde dieses zerstören (Zerschneidung, Verlärmung, Belastung mit Schadstoffen).

Die geplante Umgehungsstraße verbessert zwar die Wohnsituation an den meisten der betroffenen Straßen in Flörsheim und Weilbach geringfügig, verschlechtert aber stattdessen die Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger von Flörsheim, Wicker und Weilbach durch erheblich mehr Verkehr, Lärmbelastung, Staub- und Abgasbelastung und Beeinträchtigung und Zerstörung der letzten Reste einer naturnahen Landschaft (Hecken, Feldgehölze, Ufergehölze,...) und damit einhergehenden erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. .

Auch die Biotop von mindestens 68 geschützten Tierarten würden unwiederbringlich verloren gehen.

Der richtige Ansatz zur Verkehrsreduzierung innerorts ist die Schaffung von Fußgängerzonen, der umfassende Ausbau des Radwegnetzes und eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

Somit kann der Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Stadtteile deutlich reduziert und die starke Belastung der Betroffenen an den am meisten betroffenen Straßen deutlich gesenkt werden.

Aus den vorstehend umfassend erläuterten Gründen stimmt der BUND Ortsverband Flörsheim am Main der vorgelegten Planung nicht zu.

11. Quellen

- Amphibien- und Reptilienschutz aktuell (2005). Internet: <http://www.amphibien-schutz.de/schutz/artenschutz/roteliste/deutschland.htm>
- Amt für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden (2005): B40/B519 OU Flörsheim, Wicker, Weilbach; Abschnitt B 519; Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsentwurf. Wiesbaden.
- BOBBE, T. (2005): Grunddatenerfassung zu Monitoring und Management des FFH-Gebietes „Weilbacher Kiesgruben“ 5916-303. Darmstadt.
- Bundesamt für Naturschutz (2005): Liste der in Deutschland vorkommenden Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG). Internet: http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/ave_anh1.pdf
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2000): Verkehrsbericht 2000, Kurzfassung
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2004): Abbildung: Anteile der Verkehrsträger an der Personenverkehrsleistung. Internet (Umweltbundesamt): <http://www.env-it.de/umweltdaten/public/document/downloadImage.do?sessionId=1E925D31BF86969E9777E0852C32215D?ident=7055>
- GALL, M. (2005): Faunistische Bestandserhebung zum Landschaftspflegerischer Begleitplan VIII: Feldhamster.
- Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie (2005): Umweltatlas Hessen. Internetportal: <http://atlas.umwelt.hessen.de/atlas/index-ie.html>
- HMULV (Hrsg.) (2004): Die Situation des Feldhamsters in Hessen. Reihe Natura 2000. Bearbeitet v. Gall, M. und O. Godmann. Wiesbaden 84 Seiten.
- L.A.U.B. (2006): B 40 / B 519 – OU Flörsheim, Wicker, Weilbach. Abschnitt B 519. Landschaftspflegerischer Begleitplan. Mainz.
- Stadt Flörsheim (2005): Unsere Stadt/Allgemeines. Homepage der Stadt. Internet: www.floersheim.de
- Statistisches Bundesamt (2003): Energieverbrauch und Luftemissionen des Sektor Verkehrs. Band 12 der Schriftenreihe Beiträge zu den umweltökonomischen Gesamtrechnungen. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2005): Verkehrsunfälle. Zeitreihen. 2004. Wiesbaden.