

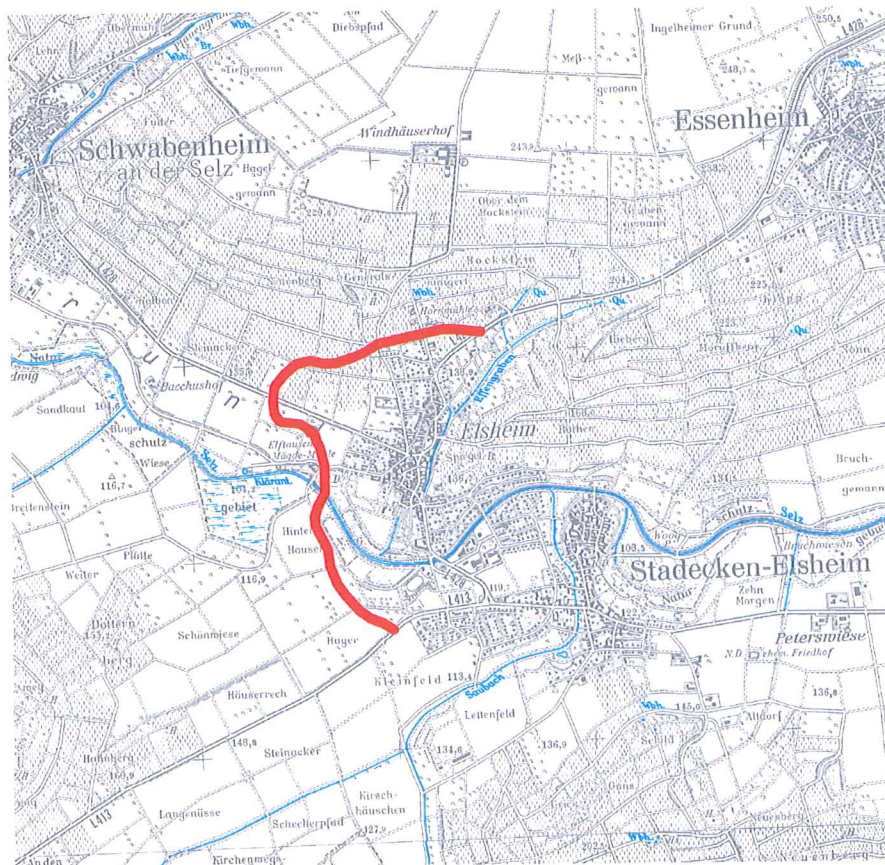
RheinlandPfalz



Raumordnerischer Entscheid der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd - Obere Landesplanungsbehörde -

gemäß Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz (§ 18) i.V.m.
dem Raumordnungsgesetz (§ 15)

zum geplanten Bau der Ortsumgehung Stadecken-Elsheim im Zuge der L426 / L428



Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
Neustadt an der Weinstraße
September 2002

Raumordnerischer Entscheid über den Bau einer Ortsumgehung von Stackeden-Elsheim im Zuge der L 426 / L 428

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
A Raumordnerischer Entscheid	2
B Gegenstand und landesplanerische Bedeutung	5
1. Gegenstand	5
2. Landesplanerische Bedeutung	6
C Verlauf des Verfahrens	6
D Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Ergebnisse der Anhörung	7
E Raumordnerische Bewertung und Abwägung	15
1. Raumbezogene überfachliche Belange	15
2. Verkehrliche Belange	16
3. Lärm/Emissionen	17
4. Ökologische Belange	18
▪ Tiere und Pflanzen	
▪ Boden	
▪ Wasser	
▪ Klima/Luft	
▪ Landschaftsbild	
▪ Wohnumfeld/Erholung	
5. Weitere fachliche Belange	21
5.1 Siedlungswesen	21
5.2 Landwirtschaft	21
5.3 Wirtschaftlichkeit	22
5.4 Sonstiges	22
6. Raumordnerische Gesamtabwägung	23
F Abschließende Bemerkungen	26

A Raumordnerischer Entscheid

1.

Der nach den vorgelegten Antragsunterlagen des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Straßen- und Verkehrsamt Worms, geplante Bau einer Ortsumgehung von Stackeden-Elsheim im Zuge der L 426 / L 428 entspricht in Form der Variante Nord 2 sowie einer Kombination aus den Varianten West 2 und West 3 den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn die nachfolgenden Maßgaben erfüllt und die weiteren Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden.

Die in den Projektunterlagen dargestellten übrigen Planfälle entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

2.

Die exakte Ausgestaltung der Linienführung bleibt der Detailplanung unter Beachtung städtebaulicher, verkehrstechnischer, landespflegerischer und landeskultureller Gesichtspunkte vorbehalten.

3.

Die Selz ist östlich der Elftausend-Mägde-Mühle im Bereich der Gewanne „Am Saupfad“ und „Tanzplacken“ zu queren.

Das Brückenbauwerk ist so zu dimensionieren, dass einerseits der sensible Bauchaue und der Avifauna, andererseits dem Landschaftsbild Rechnung getragen wird.

4.

Im Bereich der Wohngebiete „Am Kirschgarten“ und „Leimenkaute I + II“ hat die Trasse soweit wie möglich in einem Einschnitt (Troglage), ggf. mit Deckelung, zu verlaufen. Dies gilt auch für den Bereich „Elftausend-Mägde-Mühle“ und Wohngebiet „Unter den hundert Morgen - Mühlestraße“.

5.

Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV vom 12.06.1990 ist für die von den Umgehungsstraßen berührten Siedlungsbereiche im Planfeststellungsverfahren nachzuweisen.

Aktiver Lärmschutz hat in jedem Fall Vorrang vor passivem Lärmschutz. Notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen sind in Abstimmung mit der Gemeinde und der Oberen Landespflegebehörde durch geeignete Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einzupassen.

6.

Der Projektträger hat die Ergebnisse der für das Raumordnungsverfahren erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf der Grundlage einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung in einem landespflegerischen Begleitplan detailliert auszuarbeiten und umzusetzen.

zen. Dieser ist in Absprache mit der Oberen Landespflegebehörde zu erarbeiten und dem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen.

7.

Die Straße ist durch Pflanzungen in die umgebende Landschaft einzubinden, um die anlage- und betriebsbedingten Risiken für die Vögel und das Landschaftsbild zu minimieren.

8.

Die durch die Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidung bedingten Eingriffe in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die Trasse hat sich soweit wie möglich am Parzellenverlauf bzw. am landwirtschaftlichen Wegenetz zu orientieren, um unwirtschaftliche Reststücke zu vermeiden.

Zur Minimierung der entstehenden landeskulturellen Nachteile wird die Durchführung einer Bodenneuordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz erforderlich. Den betroffenen Landwirten sind soweit wie möglich geeignete Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen.

9.

Das landwirtschaftliche Wegenetz ist in Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, dem Kulturamt Worms sowie den Gemeinden Stackeden-Elsheim und Engelstadt wieder herzustellen bzw. zu ergänzen. Die Anzahl, genaue Lage und Breite der Wirtschaftswege ist im Planfeststellungsverfahren festzulegen.

Die landwirtschaftlichen Anwesen „Hornmühle“ und „Elftausend-Mägde-Mühle“ sind durch geeignete Wegeverbindungen an die Gemeinde bzw. die zugehörigen Wirtschaftsflächen anzubinden.

10.

Der durch Kreuzung des Selztales verlorengelassene Retentionsraum ist zu ermitteln und durch geeignete Ersatzmaßnahmen auszugleichen. Die Berechnungs- und Planunterlagen sind im Vorfeld mit der zuständigen Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz abzustimmen.

11.

Im Bereich der Wohngebiete „Am Kirschgarten“ und „Leimenkaute I + II“ und bei Querung der Selz ist darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen für die Naherholung minimiert werden.

Wander- und Radwegeverbindungen sind mit Hilfe von Querungshilfen zu erhalten bzw. neu herzustellen.

12.

Die raumordnerisch festgelegte Linienführung berührt und kreuzt verschiedene Leitungen. Bei der weiteren Planung ist eine rechtzeitige Abstimmung mit den nachfolgend aufgeführten Stellen vorzunehmen:

- Abwasserzweckverband „Untere Selz“
- Deutsche Telekom AG

- Gasversorgung Rheinhessen AG
- Wasserversorgung Rheinhessen GmbH

13.

Auf die vorgeschichtlichen und römischen Fundstellen ist Rücksicht zu nehmen. Das Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, in Mainz ist frühzeitig an der weiteren Planung zu beteiligen.

14.

Für den Nachweis der Hangstabilität sind bei Variante N2 projektbezogene Baugrundgutachten einzuholen.

15.

Die von den Trägern öffentlicher Belange in Teil D des Entscheids näher dargelegten Anregungen und Hinweise sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Ebenso ist das Ergebnis der raumordnerischen Bewertung und Abwägung in Teil E des Entscheids bei der weiteren Planung zu beachten.

16.

Durch den raumordnerischen Entscheid werden erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse und/oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften nicht ersetzt.

Der raumordnerische Entscheid ist nach einem Zeitraum von fünf Jahren von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis dahin das Planfeststellungsverfahren zu der dem Verfahren zugrundeliegenden Linienführung nicht eingeleitet worden ist. Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

B Gegenstand des Verfahrens und landesplanerische Bedeutung

1. Gegenstand

Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens ist der Bau einer Ortsumgehung von Staddecken-Elsheim im Zuge der L 426 / L 428.

Die im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens unternommenen Untersuchungen zur Realisierbarkeit einer Ortsumgehung hatten ergeben, dass eine Umgehung im Norden und Westen von Elsheim grundsätzlich möglich ist. Trassenvarianten, die den Ortsteil Elsheim im Osten umgehen, sind dagegen aufgrund der hohen Reliefenergie und der damit verbundenen unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwendungen nicht umsetzbar. Sie wurden daher aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

Für das Raumordnungsverfahren wurden insgesamt fünf Planungsvarianten untersucht, wobei zwischen zwei nördlichen (Nord 1 und 2) und drei westlichen Varianten (West 1 - 3) unterschieden wird.

Das Straßen- und Verkehrsamt Worms hat für die zu untersuchenden Varianten folgende Antragsunterlagen vorgelegt:

- Erläuterungsbericht incl. Lagepläne
- Umweltverträglichkeitsstudie (Heinz Haja GmbH, Mainz, Juni 2001) incl. avifaunistischer Untersuchung (Hans-Georg Folz, Engelstadt)

Trassenvarianten:

Variante Nord 1 (N1) beginnt ca. 250 m nordöstlich von Elsheim an der L 426 und verläuft anschließend nahezu hangparallel zwischen dem Wasserschutzgebiet und der Mischbebauung. Ca. 180 m westlich der Hornmühle schwenkt die Trasse nach Südwesten, um ca. 500 m nordwestlich des Ortsrandes auf die L 428 zu stoßen. Die geplante Streckenlänge beträgt rund 1.600 m.

Die ortsnähere **Variante Nord 2 (N2)** beginnt unmittelbar östlich des Gewerbegebietes an der L 426 und verläuft parallel zum nördlichen Ortsrand zwischen dem Aussiedlerhof und den rund 20 m entfernten Wohnbaugebieten „Am Kirschgarten“ und „Leimenkaute I + II“. Auf Höhe der Friedhofstraße schwenkt die Trasse nach Südwesten, um nach ca. 400 m auf Variante Nord 1 zu treffen und an die L 428 anzuschließen. Die Gesamtlänge beträgt ca. 1.200 m.

Variante West 1 (W1) beginnt etwa 100 m westlich des Wohnbaugebietes „Moritzstraße“ an der L 413. In zunächst nordwestlicher Richtung - entlang des Unterhangs des Selztales - verlaufend wird der Hauptwirtschaftsweg nach Engelstadt in spitzem Winkel gekreuzt. Anschließend quert sie die Selz in einem nordwärts gerichteten Bogen. Hierbei wird auf einer Länge von ca. 200 m das Naturschutzgebiet „Bingerwiese“ im Randbereich tangiert. Nach einer Gesamtlänge von rund 2.400 m mündet die Trasse in den geplanten Knotenpunkt an der L 428 nach Ingelheim bzw. Mainz.

Variante West 2 (W2) beginnt wie Variante West 1. Sie verläuft hangabwärts in nördliche Richtung, um ca. 80 m westlich der „Elftausend-Mägde-Mühle“ die Selz zu überqueren. Hierbei wird neben dem Hauptwirtschaftsweg nach Engelstadt auch das Naturschutzgebiet „Im

Mayen“ peripher gekreuzt. Danach schwenkt sie auf die gemeinsame Anschlussstelle an der L 428 nach Ingelheim um. Die Streckenlänge beläuft sich auf etwa 1.400 m.

Variante West 3 (W3) beschreibt eine ortsnahe Umgehung, bei der eine Überquerung der Selz nicht notwendig wird. Die Trasse beginnt am südlichen Ortseingang von Elsheim, auf der Höhe der bereits bestehenden Selztaibrücke. Entlang des südwestlichen Ortsrandes verläuft die Trasse in nordwestlicher Richtung weitgehend parallel zur Selz. Östlich der „Elf-tausend-Mägde-Mühle“ schwenkt die Trasse in einem Bogen nach Nordosten und mündet nach rund 1.400 m in die L 428-alt.

Eine detaillierte Beschreibung der Varianten enthält der Erläuterungsbericht.

2. Landesplanerische Bedeutung

Die L 428 ist sowohl im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Rheinhessen-Nahe von 1986 als auch im Entwurf des neuen ROP als „Straße für den regionalen Verkehr“, die L 426 als „Straße für den flächenerschließenden Verkehr“ ausgewiesen.

Gemäß dem ROP Rheinhessen-Nahe sollen Straßen für den regionalen Verkehr einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch der Grundzentren untereinander sowie mit den Mittelzentren ermöglichen. Hierzu sollten diese Straßen nach Möglichkeit frei von Ortsdurchfahrten sein oder leistungsfähige Ortsdurchfahrten aufweisen. Maßnahmen im Netz der flächenerschließenden Straßen sollen dagegen im wesentlichen nur aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in den Ortslagen erfolgen.

Im Entwurf des neuen ROP Rheinhessen-Nahe werden dazu explizit der Bau einer ortsdurchfahrtsfreien Verbindung zwischen Ingelheim und Bodenheim im Zuge der L 428 / L 413 bzw. der Bau einer Ortsumgehung Elsheim im Zuge der L 426 als Ziele genannt.

Auch im Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 wird darauf hingewiesen, dass die Entlastung der rheinland-pfälzischen Städte und Gemeinden vom starken Durchgangsverkehr, u.a. durch den Bau von Ortsumgehungen, ein wesentliches Ziel der Landesregierung sei.

C Verlauf des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr (ehem. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen) Rheinland-Pfalz, Koblenz, hat mit Schreiben vom 28.12.2001 bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd, Obere Landesplanungsbehörde, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nach § 18 Landesplanungsgesetz (LPIG) Rheinland-Pfalz i.V.m. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) für den Bau einer Ortsumgehung von Stackeden-Elsheim im Zuge der L 426 / L 428 beantragt.

Nach Vorlage der vollständigen Unterlagen hat die SGD Süd, Obere Landesplanungsbehörde, die schriftliche Anhörung mit Schreiben vom 23.01.2002 eingeleitet, um das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung zu bestätigen bzw. herbeizuführen.

Am ROV wurden knapp 40 Behörden, Gemeinden, Verbände und sonstige Stellen beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 18 Abs. 7 LPlG. Danach wurden die Verbandsgemeindeverwaltungen Nieder-Olm und Gau-Algesheim gebeten, die Antragsunterlagen öffentlich auszulegen. Nach ortsüblicher Bekanntmachung lagen die Unterlagen vom 20.02.2002 – 20.03.2002 bei der Verbandsgemeinde Nieder-Olm und vom 08.02.2002 – 13.03.2002 bei der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim aus. Während der Planauslegung wurden 17 Einwendungen Privater vorgebracht, die, soweit es sich um überörtliche raumbedeutsame Belange handelte, in die Abwägung einbezogen wurden.

Die im Rahmen der schriftlichen Anhörung und der Offenlage von den Verfahrensbeteiligten und den privaten Einwendern vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise wurden dem Straßen- und Verkehrsamt Worms zur Auswertung und zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin übermittelt. Dieser fand am 21.05.2002 in der Selztalhalle in Stackeden-Elsheim statt. Hierzu waren mit Schreiben vom 23.04.2002 alle Verfahrensbeteiligte eingeladen worden.

D Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Ergebnisse der Anhörung

Die schriftliche Stellungnahme der Verfahrensbeteiligten, die Anregungen und Bedenken aus der Offenlage sowie der Erörterungstermin dienen dem Zweck, das Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen und mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen.

Die nachfolgend dargelegten Äußerungen der Verfahrensbeteiligten werden nur insoweit wiedergegeben, als grundsätzliche Bedenken und Anregungen gegen das Vorhaben selbst bzw. gegen einzelne Trassenvarianten geäußert wurden, welche für die raumordnerische Entscheidung von Bedeutung sind.

Die **Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe**, Mainz, spricht sich für eine Realisierung der Varianten Nord 2 und West 2 aus.

Die **Kreisverwaltung Mainz-Bingen**, Ingelheim, begrüßt ausdrücklich den Bau einer Ortsumgehung in Stackeden-Elsheim.

Eine nachhaltige Entlastung der Ortsdurchfahrt könne nur durch eine Nordumgehung in Verbindung mit einer Westumgehung gewährleistet werden. Während bei der Nordumgehung beide Varianten denkbar seien, werde bei der Westumgehung – unter Zurückstellung landespflegerischer Bedenken - Variante 2 bevorzugt.

Die **Verbandsgemeinde Nieder-Olm** und die **Gemeinde Stackeden-Elsheim** weisen darauf hin, dass Stackeden-Elsheim den gesamten Individualverkehr aus dem Raum Rheinhessen zwischen den beiden Hauptachsen A 60 und A 63 über die Landesstraßen L 413, L 428 und L 426 in Richtung Rhein-Main-Gebiet aufnehme. Da die beiden Autobahnen in den Berufsverkehrszeiten häufig völlig überlastet seien, hätten diese Landesstraßen regelmäßig noch eine zusätzliche Entlastungsfunktion für den Ausweichverkehr.

Die derzeitige Belastung der Anwohner der drei Landesstraßen in Stackeden-Elsheim sei so hoch, dass eine Umgehungsstraße unumgänglich sei. Ein Verzicht, auch auf einen Teil der Lösung, könne wegen der starken Belastung der Anwohner nicht hingenommen werden. Mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sei durch wirkungsvolle Kompensationsmaßnahmen ein guter Kompromiss zu finden.

Von den Westvarianten komme nur Variante W2 in Frage, da sie von den Wohngebieten ausreichend weit entfernt sei, unmittelbar hinter der Ortslage das Selztal kreuze, die Naturschutzgebiete nur am Rande berühre und einen deutlich geringeren Flächenverbrauch habe. Weiterhin ermögliche Variante W2 große und sehr wirkungsvolle Kompensationsmaßnahmen durch Erweiterung und Zusammenführung der beiden großen Naturschutzgebiete „Im Mayen“ und „Bingerwiese“, d.h. es werde ein erhebliches Renaturierungspotential geschaffen.

Gegenüber der aktuellen Planvariante würden jedoch verschiedene Verbesserungen für erforderlich gehalten. So sollte der Anschluss an die L 413 weiter nach Westen in Richtung Jugenheim gelegt werden. Dadurch würden die Belastung des angrenzenden Wohngebietes gemildert bzw. vermieden und die Steigungsgradienten verringert. Um eine aufwendige Bodenreueordnung weitestgehend zu vermeiden, sollte die Trassenführung von der L 413 in Richtung Selztal grundsätzlich in Längsrichtung der Ackerparzellen - unter Nutzung vorhandener Feldwege - erfolgen. Die Kreuzung der Selz sollte in Höhe der früheren Bahnbrücke, also ca. 50 m weiter nordwestlich erfolgen, da hierdurch die Mühle weniger beeinträchtigt würde, die Ackerflächen nicht angeschnitten würden und die Topografie deutlich günstiger sei. Außerdem könne der bisher in der Planung enthaltene starke Nordbogen vermieden werden. Ferner sollte die Kreuzung mit der L 428 Richtung Schwabenheim aus Gründen des Lärmschutzes weiter nordwestlich (Höhe alter Kirschbaum) erfolgen.

Nicht in Frage käme dagegen Variante West 1, weil sie zu viel Fläche verbrauche und die beiden großen Naturschutzgebiete voneinander trenne sowie Variante West 3, weil sie ein Wohnbaugebiet unmittelbar berühre, ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet in voller Länge durchschneide und ein langes Stück parallel zur Selz verlaufe, wodurch Natur und Landschaft besonders beeinträchtigt würden.

Von den Nordvarianten sei nur Variante 2 mit einer Deckelung/Tunnelung auf ca. 300 m akzeptabel, da hierbei keine Beanspruchung wertvoller Weinbergslagen, keine Durchschneidung des Wasserschutzgebietes mit Wasserhaus und Quellstollen sowie kein Anschnitt des stark rutschgefährdeten oberen Hanges (siehe L 426 nach Essenheim) mit hohen Bau- und Folgekosten erfolge. Des Weiteren verlaufe die Trasse auf einer alten Feldwegtrasse in einem topografisch günstigeren Gelände. Auch würden angrenzende Aussiedler deutlich weniger oder überhaupt nicht tangiert und es könne ein optimaler Lärmschutz verwirklicht werden. Ferner würden weder das Landschaftsbild noch das Kleinklima beeinträchtigt.

Abschließend werde darum gebeten, alle technisch möglichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu berücksichtigen. Eine streckenweise Einhausung der Nordtrasse sei aufgrund der überörtlichen Entlastungsfunktion der Straße für die gesamte Region gerechtfertigt.

Die **Verbandsgemeinde Gau-Algesheim** und die **Gemeinde Engelstadt** beanstanden, daß die Westvarianten durch die Gemarkung der Gemeinde Engelstadt verlaufen würden.

Alle drei West-Varianten würden durch das Landschaftsschutzgebiet „Selztal“ führen, das insbesondere die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart und Schönheit des Selztales mit seinen Bachauen, den Lebensraum der in diesem Bereich typischen Tier- und Pflanzenarten und die Erhaltung des Gebietes in seiner Eignung für die Naherholung zum Ziel habe.

Darüber hinaus würden alle drei West-Varianten bestehende Naturschutzgebiete schneiden, was eine Trassenführung in diesem Bereich unmöglich mache.

Aus der zusammenfassenden Gesamtbewertung müsse daher der einzig mögliche Schluss gezogen werden, dass die West-Varianten als nicht verträglich einzustufen seien. Zu diesem Ergebnis komme letztlich auch der vorgelegte Erläuterungsbericht.

Gegen die drei West-Varianten bestünden somit erhebliche Bedenken, die eine Realisierung unmöglich machten. Es werde daher gefordert, lediglich eine Nord-Variante zu realisieren.

Der **Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)** – Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Mainz, lehnt grundsätzlich eine Ortsumgehung für Stackeden-Elsheim ab, da die von den Trassen betroffenen Flächen als ökologisch wertvoll einzustufen seien. Das avifaunistische Gutachten bestätige die Unvereinbarkeit der Maßnahme mit dem Vogelschutz.

Erfahrungen hätten gezeigt, dass der Bau von Umgehungsstraßen zusätzlichen Verkehr produzieren würde.

Sollte dennoch eine Ortsumgehung realisiert werden, seien die Varianten Nord 2 und West 3 günstiger, da hierbei weniger hochwertige Flächen in Anspruch genommen würden.

Von Seiten der **Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V. (GNOR)**, Mainz, wird bemängelt, dass die Trassen im wesentlichen unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten und ohne Beachtung der ökologischen Belange entwickelt worden seien.

Trotz einiger Bedenken bezüglich der Zerschneidungseffekte, der Lärmimmissionen sowie der Nähe zum Wasserschutzgebiet werde eine Nordumgehung akzeptiert, da die verursachten Beeinträchtigungen ausgleichbar seien.

Eine westliche Umgehung sei dagegen mit erheblichen Eingriffen in die Selztalaue verbunden. Insbesondere der Abschnitt zwischen Elsheim und Schwabenheim mit den beiden Naturschutzgebieten „Bingerwiese“ und „Im Mayen“ sei ein einzigartiger Brut- und Rastplatz für zahlreiche seltene und gefährdete Vogelarten, insbesondere für Wasser- und Sumpfvögel. Eine Benennung des Gebietes als Vogelschutzgebiet gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie sei daher gerechtfertigt.

Lediglich Variante W3 würde das Vogelschutzgebiet nicht durchschneiden. Dennoch würden auch hier wertvolle Biotopstrukturen getrennt. Hinzu kämen deutliche Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes.

Es werde daher dringend empfohlen, ganz von einer Westumgehung abzusehen. Sollte dennoch eine Westumgehung realisiert werden, sollte der Variante W3 aufgrund des deutlich geringeren Konfliktpotentials der Vorzug gegeben werden.

Auch der **Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.**, Gensingen, lehnt eine westliche Umgehung ab. Die Gründe decken sich dabei im wesentlichen mit denen der GNOR. Sollte der Bau einer Westumgehung dennoch notwendig werden, so sei aus naturschutzfachlicher Sicht lediglich Variante West 3 akzeptabel.

Eine nördliche Umgehung sei dagegen weniger problematisch. Hier werde der Variante Nord 2 der Vorzug gegeben, da diese kürzer sei und eine ausreichende Distanz zum Wasserschutzgebiet aufweise.

Die **Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V.**, Obermoschel, und die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.** -, Obermoschel, erklären, dass auf den Bau einer Westumgehung verzichtet werden sollte.

Bei einer Nordumgehung werde der Variante N2 der Vorzug zu geben. Hierbei könnten Lärmschutzmaßnahmen die Belastungen der Anwohner reduzieren.

Der **Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)** – Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Mainz, lehnt den Bau einer Umgehungsstraße grundsätzlich ab.

Nach neueren Erkenntnissen würden der Bau von Ortsumgehungen und die Verbesserung der verkehrlichen Situation i.d.R. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aus den umliegenden Ortschaften mit sich bringen. Deshalb sei der ÖPNV vor allem zu Zeiten des Berufsverkehrs so zu entwickeln, dass er zu einer gegenüber dem Individualverkehr bevorzugten Alternative werde.

Die Westvarianten 1 und 2 würden sowohl Naturschutzgebiete als auch ein faktisches Vogelschutzgebiet durchschneiden. Gem. den Aussagen des avifaunistischen Gutachten würden beide Trassen zu erheblichen und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Vogelwelt führen.

Variante West 3 werde insgesamt günstiger eingeschätzt, da die Selz nicht gequert werde und keine Naturschutzgebiete berührt würden. Auch sei das faktische Vogelschutzgebiet nicht direkt betroffen. Zu erwartende Beeinträchtigungen ließen sich laut UVS reduzieren bzw. vermeiden. Trotzdem werde auch diese Variante abgelehnt, da sie zu einer Verlärmung und Schadstoffbelastung der Anwohner im südwestlichen Ortsbereich führen werde. Außerdem werde der südwestliche Ortsbereich vom siedlungsnahen Freiraum abgeschnitten.

Eine Nordumgehung würde zwar etwas günstiger beurteilt, vor allem Variante Nord 2. Dennoch seien auch hier zahlreiche ökologische Konfliktpunkte vorhanden. Weiterhin würde die Trasse unmittelbar an Wohnbebauung vorbeiführen und den siedlungsnahen Freiraum zerschneiden bzw. verlärmern. Im Ergebnis werde daher auch eine Nordumgehung abgelehnt.

Der Nordvariante 2 könnte allenfalls zugestimmt werden, wenn in den siedlungsnahen Bereichen auf einer Länge von ca. 400 m eine Tieferlegung der Trasse mit Überdachung (Tunnelführung) als Lärmschutz erfolge. Weiterhin müssten in den verschiedenen Weinbergslagen Trockenmauern bzw. Drahtschottergabionen angelegt werden.

Auch die **Pollichia**, Neustadt/W., lehnt den Bau einer West- sowie einer Nordumgehung ab.

Gem. den Vorgaben des LEP III müsse eine Umgehungsstraße min. 50 % des überörtlichen Verkehrs aufnehmen, was laut verkehrstechnischem Gutachten bei den Westvarianten nicht erreicht werde.

Analog den Ausführungen der o.g. Landespflegeorganisationen wird ebenfalls darauf verwiesen, dass es im Bereich der Varianten W1 und W2 zu nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Vogelwelt komme. Vor allem der Bereich der Selztalaue würde als ornithologisch wertvoller Raum teilweise zunichte gemacht. Variante W3 würde dagegen wertvolle Biotopflächen zerschneiden, deren Bedeutung, vor allem für Amphibien, in der räumlichen Verbindung mit der Selz liegen würde. Zudem würde diese Variante eine unzumutbare Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner des südwestlichen Ortsrandes mit sich bringen.

Varianten N1 und N2 würden dagegen aufgrund ihres Hangverlaufs das Landschaftsbild beeinträchtigen und einen regionalen Grünzug durchschneiden. Bei Variante N1 seien zu-

dem eine Beeinträchtigung der Trinkwasseranlagen sowie die Möglichkeit einer Hangrutschung zu befürchten.

Denkbar sei daher lediglich der Bau der Nordumgehung 2. Hier wäre allerdings eine Tunnelführung auf ca. 400 m Länge zum Schutz der Anwohner erforderlich.

Der **Verband Deutscher Sportfischer**, Landesverband Rheinl.-Pfalz e.V., Ockenheim, hat keine Bedenken gegen das Vorhaben. Bei den Westvarianten werde Variante W3 bevorzugt. Auswirkungen auf die Anwohner könnten mit Hilfe technischer Maßnahmen gemindert werden.

Die **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**, Alzey, erkennt grundsätzlich die Notwendigkeit für den Bau einer Umgehungsstraße an.

Variante Nord 1 werde allerdings abgelehnt, da traditionelles Reb Gelände in bester Südhanglage tangiert werde. Weiterhin schneide die Trasse die Grundstücke diagonal, was zu erheblichen agrarstrukturellen Nachteilen führen würde, die auch im Rahmen eines Bodenordnungsverfahrens nicht beseitigt werden könnten. Des weiteren gefährde die Trasse die Attraktivität der reizvollen, gut strukturierten Kulturlandschaft, die für den Fremdenverkehr und somit auch für den Absatz bei der Direktvermarktung des Weines eine erhebliche Rolle spiele. Im übrigen seien eine höhere Gefährdung für das Schutzgut „Wasser“ sowie ein höherer Flächenverbrauch als bei N2 gegeben.

Der Variante Nord 2 könne hingegen zugestimmt werden, wenn im Bereich der Ortslage und der landwirtschaftlichen Aussiedlungen aus Immissionsschutzgründen eine Deckelung der Trasse erfolge. Dies gelte insbesondere auch für die Hofstelle Horn, deren südlich des Betriebes gelegenen Auslauflächen für Pferde unbedingt zu erhalten seien. Ferner sei der geplante Verkehrsknotenpunkt an der L 428 um etwa 200 m nach Osten auf Höhe des Nord-Süd verlaufenden Wirtschaftsweges zu verlagern, um darauf die Trasse nach Norden zu führen. Dadurch könne eine Durchschneidung des Reb Geländes in der Gewanne „Schwabenheimer Weg“ vermieden werden.

Von den Westvarianten würden Variante W1 und W3 abgelehnt. Von Variante W3 würden erhebliche Beeinträchtigungen für die Wohnbebauung und das landwirtschaftliche Gehöft „Eifftausend-Mägde-Mühle“ ausgehen. W1 würde dagegen zu erheblichen agrarstrukturellen Nachteilen aufgrund der Durchschneidung ackerbaulich genutzter Flächen führen.

Variante West 2 werde favorisiert, wobei die Trasse im Bereich der Mühle aus Lärmschutzgründen um ca. 100 m nach Westen zu verlagern sei. Im weiteren Verlauf sollte sich die Trasse ebenfalls am Nord-Süd verlaufenden Wirtschaftswegenetz orientieren.

Die **Deutsche Telekom AG**, Mainz, hat gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Einwendungen. Sie macht darauf aufmerksam, dass zahlreiche Telekommunikationsanlagen im Planungsbereich liegen und bittet wegen möglicher Kabelumverlegungen um eine weitere Beteiligung.

Der **Abwasserzweckverband „Untere Selz“**, Ingelheim, weist auf einen Verbindungssammler hin, der von allen Westumgehungen gekreuzt werde. Es sei sicherzustellen, dass es während der Baumaßnahmen zu keiner Beeinträchtigung des Sammlers komme, da dieser nicht außer Betrieb genommen werden könnte. Weiterhin müsse der Sammler stets zugänglich bleiben. Auch müsse gewährleistet sein, dass Oberflächenwasser der geplanten Straße nicht in den Sammler eingeleitet werde.

Die **Gasversorgung Rheinhessen AG**, Nieder-Olm, bittet um Beachtung der im Planungsgebiet verlegten Gas-Hochdruckleitungen.

Die **Wasserversorgung Rheinhessen GmbH**, Bodenheim, weist auf die von ihr in Elsheim betriebene Quelle zur Trinkwasserversorgung hin. Der Schutz dieser Trinkwasseranlagen besitze höchste Priorität. Da Variante Nord 1 unmittelbar an die Wasserschutzzonen 1 – 3 grenze und auch die Quelfassung sowie der Hochbehälter nur unweit entfernt lägen, könne dieser Variante nicht zugestimmt werden.

Das **Geologische Landesamt Rheinland-Pfalz**, Mainz, hat aus bodenkundlicher und rohstoffgeologischer Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Nordvariante 1 Beeinträchtigungen des hangwärts gelegenen Wasserschutzgebietes möglich seien und wegen der Nähe der in einem Einschnitt geführten Trasse zur Quelle eine qualitative Beeinträchtigung der Wassergewinnung zu besorgen sei.

Weiterhin sei aus ingenieurgeologischer Sicht zu bedenken, dass Teile der nördlichen Umgehung in nicht sicher nachgewiesenen Rutschgebieten verlaufen würden. Es werde daher bei allen Eingriffen in die natürlichen Hänge empfohlen, projektbezogene Baugrundgutachten unter besonderer Berücksichtigung der Hangstabilität einzuholen.

Das **Gesundheitsamt** der Kreisverwaltung Mainz-Bingen, Mainz, erklärt, dass von den Westvarianten W1 und W2 favorisiert würden, da hierbei die Lärmbelästigung für die Anwohner am geringsten sei.

Variante N1 verlaufe teilweise entlang der Grenze des Wasserschutzgebietes. Der Schutz des Grundwassers und der Trinkwasseranlage zum Wohle der Bevölkerung habe absoluten Vorrang. Hier werde deshalb die Realisierung der Variante N2 empfohlen.

Das **Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz, Abteilung Archäologische Denkmalpflege**, Mainz, teilt mit, dass zahlreiche vorgeschichtliche und römische Fundstellen von den Baumaßnahmen berührt werden. Um eine Zerstörung archäologischer Fundstellen so gering wie möglich zu halten, werde vorgeschlagen, die Varianten Nord 2 und West 3 zu realisieren. Es werde darum gebeten, über alle Erdarbeiten rechtzeitig informiert zu werden, um baubegleitend anwesend zu sein.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz** der SGD Süd, Mainz, erklärt, dass aus allgemeiner wasserwirtschaftlicher Sicht die beiden Nordvarianten im Hinblick auf die Flächenversiegelung und damit die Abflussverschärfung und die Reduzierung der Neubildungsraten relevant seien. Eingriffe seien hierbei gem. der §§ 61 und 62 LWG auszugleichen. Weiterhin dürften die Abflussverhältnisse der Hanglagen nicht negativ beeinträchtigt werden.

Gegen die drei Westvarianten bestünden dagegen Bedenken, da alle drei Trassen das Selztal durchschneiden würden. Dies würde zu einer Beeinträchtigung des Fließgewässers führen und einen erheblichen Eingriff in das Gewässerumfeld darstellen.

Die mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz unternommenen Aufwertungen und Renaturierungen im gesamten Auebereich hätten dazu geführt, dass das Selztal einen natürlichen Grünzug in der Kulturlandschaft Rheinhessens darstelle, der auch als Erholungsraum in dem dicht besiedelten Gebiet diene. Neben der Zerstörung von Biotopstrukturen werde bei allen drei Varianten in das Überschwemmungsgebiet der Selz eingegriffen. Dabei würde es sich um ein natürliches Überschwemmungsgebiet handeln, welches grundsätzlich zu erhal-

ten sei. Sofern Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet nicht zu verhindern seien, sei der Verlust des Retentionsraumes ortsnahe auszugleichen.

Weiterhin wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Trasse Nord 1 direkt an der Grenze der Zone II des festgesetzten Wasserschutzgebietes verlaufe. Gemäß Verbotskatalog § 4 Abs. 3 Nr. 4 seien insbesondere Bau, Änderung und Erweiterung von Straßen – ungeachtet einer Planfeststellungspflicht – untersagt. Des Weiteren werde auf das Verbot (§ 4 Abs. 4 Nr. 4) zur Versickerung von Wasser, das von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließe, hingewiesen. Ausnahmen von den Verboten könnten auf Antrag von der oberen Wasserbehörde zugelassen werden.

Variante N2 verlaufe dagegen ca. 175 m südlich des Wasserschutzgebietes. Aufgrund der Topografie und der geologischen Verhältnisse vor Ort bestünden hier keine Bedenken bezüglich einer negativen Beeinflussung der Trinkwassergewinnungsanlage.

Grundsätzlich müsse Niederschlagswasser zurückgehalten und möglichst über die belebte Bodenzone versickert werden.

Die **Obere Landespflegebehörde** der SGD Süd erklärt, dass bereits im Vorfeld zu dem aktuellen Raumordnungsverfahren eine Machbarkeitsstudie erstellt worden sei. Daraus seien die hier vorgestellten Planungsvarianten im Norden und Südwesten der Ortslage von Elsheim entwickelt worden. Die Auswahl der Varianten sei jedoch vorrangig nach verkehrs- und straßentechnischen Gesichtspunkten erfolgt.

Die beiden Nordvarianten würden durch eine südexponierte Hanglage mit Rebland und Niederstammobstbau verlaufen. Hochwertige Biotope mit Trockenmauern, Lesesteinwällen und größeren Böschungen mit Xerothermvegetation und biotoptypischen Tierarten (z. B. Mauereidechse) würden von beiden Varianten dauerhaft beeinträchtigt. Weiterhin würde eine Trasse nördlich von Elsheim zu negativen Zerschneidungswirkungen (Isolation) und starken Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen.

Bei beiden Varianten könnten jedoch die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch entsprechende landespflegerische Ausgleichsmaßnahmen weitgehend kompensiert werden. Eine Nordumfahrung mit den aufgezeigten negativen Umweltauswirkungen könnte allerdings nur gerechtfertigt werden, wenn dadurch tatsächlich eine bedeutende verkehrliche Entlastung für die Ortslage von Elsheim zu erreichen sei.

Dabei werde der ortsferneren Variante N1 der Vorzug gegeben, auch wenn diese durch ihren etwas längeren Trassenverlauf und damit einhergehenden größeren Versiegelung zu einer Mehrbelastung für den Landschaftshaushalt führen würde. Durch diese Trasse könnten jedoch die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm, Staub und Abgase bedeutend vermindert werden. Auch evtl. notwendig werdende landschaftsbildstörende Lärmschutzmaßnahmen wie Wälle und Wände würden damit entbehrlich werden.

Bedeutend konfliktreicher seien die drei Varianten der Westumgehung. Zum einen würden die Trassen gem. LEP III in einem Schwerpunktraum für den Freiraumschutz und zum anderen im Landschaftsschutzgebiet „Selztal“ liegen. Eine Straßentrasse würde dem in § 3 der Landschaftsschutzverordnung genannten Schutzzweck in allen Bereichen zuwiderlaufen.

Weiterhin seien weite Bereiche der Selztalaue aufgrund ihrer hohen ökologischen Wertigkeit als Naturschutzgebiete festgesetzt worden.

Die Varianten W1 und W2 würden die Naturschutzgebiete „Bingerwiese“ bzw. „Im Mayen“ jeweils auf einer Länge von ca. 200 m durchschneiden, Variante W3 das Naturschutzgebiet „Am Totenweg“ auf einer Länge von ca. 40 m.

Eine Straßenbaumaßnahme durch diese Gebiete widerspräche dem Schutzzweck und falle unter die in den Verordnungen genannten Verbote. Ausnahmen davon könnten nur über eine nach § 38 Landespflegegesetz erforderliche Befreiung erreicht werden, sofern die in diesem Paragraphen genannten Voraussetzungen gegeben seien.

In den Antragsunterlagen werde festgestellt, dass bei Querung der Selztalsenke (Varianten 1 und 2) mit erheblichen Konflikten im Biotop- und Artenschutz zu rechnen sei. Bei beiden Varianten sei insbesondere mit nachhaltigen Auswirkungen auf die Population der hier vorkommenden und gefährdeten Brutvogelarten sowie das Rastvogelgeschehen zu rechnen. Zudem würden durch die Dammlage der Trassen Kerngebiete der Vogellebensräume zerschnitten und ein Artenaustausch weitgehend verhindert. Die akustische Kommunikation einiger Arten werde beeinträchtigt. Durch die genannten Zerschneidungseffekte würden ebenfalls die erzielte Vernetzung und damit der ökologische Wert der großflächigen Vernetzungsbiootope dauerhaft beeinträchtigt und zerstört. Der Verlust und die Beeinträchtigung des Vogellebensraumes seien nicht zu kompensieren.

Neben der Beeinträchtigung der Avifauna werde auch der Lebensraum der Amphibien gestört. Die Feuchtgebiete des Selztales würden auch entomologische Bedeutung besitzen und seien Rückzugsraum für die Feuchtfloora.

Die Dammlage der Straße werde zudem einen Verlust von Retentionsfläche zur Folge haben. Weiterhin werde sie zu einer optischen Zäsur des Talraumes führen und damit zu nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. In Folge werde auch die Erholungsfunktion des Gebietes eingeschränkt.

Etwas günstiger werde in der vorliegenden UVS Variante W3 beurteilt, da sie nicht das Selztal kreuze und viele der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch entsprechende landespflegerische Maßnahmen zu kompensieren seien.

Allerdings sei bei dieser Variante mit stärkeren Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner zu rechnen. Auch müsse befürchtet werden, dass die Erholungsnutzung durch die trennende Wirkung der Straße zwischen Siedlungsfläche und freier Landschaft stark beeinträchtigt werde.

Aus umweltfachlicher Sicht sollte daher auf eine Straßenplanung im Abschnitt West (Varianten West 1 – 3) verzichtet werden.

Ein Nachtrag zur UVS enthalte den Hinweis, dass das Selztal im Bereich der Varianten W1 und W2 gemäß Art. 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten als besonderes Vogelschutzgebiet ausgewiesen werden soll. Da das Vogelschutzgebiet bisher noch nicht ausgewiesen worden sei, werde auf die Rechtsprechung des EuGH (z. B. das Urteil vom 07.12.2000) verwiesen. Danach seien in faktischen Vogelschutzgebieten die Vorschriften des Art. 6 Abs. 2 – 4 FFH-Richtlinie (92/43/EWG) nicht anwendbar. Dies komme einer Veränderungssperre gleich, zumal eine Trasse durch dieses Gebiet dem Erhaltungszustand und den Erhaltungszielen unzweifelhaft entgegenstehe. Dies werde auch durch die beiliegende VGS-Verträglichkeitsstudie eindeutig belegt.

Ausnahmen davon habe das Bundesverwaltungsgericht nur bei Vorliegen zwingender Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses, z. B. der Gesundheit des Menschen oder öffent-

liche Sicherheit, zugelassen. Eine Abweichung von der Veränderungssperre könne jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn nachweislich keine anderen Varianten möglich seien.

Im übrigen werde auf die Beteiligung der EU gem. Art. 6 der FFH-Richtlinie und §19c BNatSchG hingewiesen.

Aufgrund der besonderen ökologischen Erfordernisse – insbesondere auch im Hinblick auf das Vogelschutzgebiet – werde deshalb dringend empfohlen, zumindest für die Westumgehung nach weiteren, evtl. auch großräumigeren Planungsvarianten, zu suchen.

Von einigen **privaten Einwendern** wird der Bau einer Ortsumgehung nachdrücklich begrüßt. Aufgrund des erheblichen Verkehrslärms entlang der L 428 und der L 426 sei eine Umgehungsstraße dringend erforderlich. Dabei werde grundsätzlich eine Nord-West-Süd-Umgehung gefordert, da nur so eine hinreichende Entlastung der Gemeinde vom Durchgangsverkehr erreicht werden könnte. Bemängelt werde, dass die Daten für das ROV nur oberflächlich erhoben worden seien und die Nullvariante völlig unzureichend dargestellt werde. Für den Anschluss der Umgehung an die L 413 werde eine Verschiebung nach Westen vorgeschlagen, da die bislang vorgesehene Stelle zu ortsnah sei.

Andere Einwander lehnen das Vorhaben ab. Vor allem die ortsnahen Varianten würden zu einer Verlagerung der Lärmbelastigung an den Ortsrand und somit zu einer Minderung der dortigen Wohnqualität führen. Weiterhin weise man darauf hin, dass alle Trassen wertvolle Anbauflächen sowie ökologisch wertvolle Schutzgebiete zerschneiden würden. Auch würden Bereiche für die Naherholung zerstört und das Landschaftsbild negativ verändert.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass der Verlust von landwirtschaftlicher Fläche kaum ausgleichbar sei und dadurch landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz bedrohe.

E Raumordnerische Bewertung und Abwägung

Die raumordnerische Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Beachtung der im LEP III und der im ROP Rheinhessen-Nahe enthaltenen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie der in § 2 Abs. 1 ROG dargelegten Grundsätze der Raumordnung.

Bei der Bewertung werden ferner die für die raumordnerische Entscheidung relevanten Ergebnisse des vorliegenden Erläuterungsberichtes einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie und der avifaunistischen Untersuchung sowie die im Rahmen der schriftlichen und mündlichen Anhörung vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigt.

1. Raumbezogene überfachliche Belange

Gem. LEP III sollen Ortsumgehungen grundsätzlich dazu beitragen, Gesundheit und Leben der Bewohner zu schützen und den Wohnwert der Gemeinden zu erhöhen. Sie sollen Ortsdurchfahrten vom Druck des Durchgangsverkehrs entlasten, eine ortsgerechte Gestaltung und Nutzung der Ortszentren ermöglichen, die innerörtlichen Lärm- und Abgasbelastigungen mindern und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Gem. ROP Rheinhessen-Nahe sollen weiterhin Straßen für den regionalen Verkehr einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch der Grundzentren untereinander sowie mit den Mittelzentren ermöglichen. Hierzu sollten diese Straßen nach Möglichkeit frei von Ortsdurchfahrten sein oder leistungsfähige Ortsdurchfahrten aufweisen. Maßnahmen im Netz der flächenerschließenden Straßen sollen dagegen im wesentlichen nur aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in den Ortslagen erfolgen.

Eine leistungsfähige Ortsdurchfahrt ist in der Gemeinde aufgrund des kurvigen und engen Verlaufs weder in Richtung Ingelheim noch in Richtung Mainz vorhanden. Eine Ortsumgehung im Zuge der L 426 / L 428 wird daher eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den südwestlich von Stackeden-Elsheim gelegenen Gemeinden und dem Mittelzentrum Ingelheim bzw. dem Oberzentrum Mainz bewirken.

Auch weist vor allem die L 426 aufgrund eines Engpasses zwischen Gartenstr. und Heckweg erhebliche Mängel in bezug auf die Verkehrssicherheit auf. Da die Wohngebäude fast unmittelbar an die Straße grenzen, ist ein Ausbau in diesem Bereich nicht möglich. Der Bau einer Umgehung führt zu einer erheblichen Entlastung der Gemeinde vom Durchgangsverkehr und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Den Belangen der Raumordnung und Landesplanung wird daher mit dem Bau einer Ortsumgehung grundsätzlich Rechnung getragen. Dies gilt sowohl für die Nord- als auch für die Westumgehungen.

Eine Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes entspricht angesichts des derzeitigen und prognostizierten Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Elsheim nicht den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse. Ein funktionsgerechter Ausbau der Straßen ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Die Nullvariante kann daher nicht mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang gebracht werden.

2. Verkehrliche Belange

Nach Angaben des Projektträgers fungieren die L 413 bzw. die L 426 vor allem als Zubringer für die Pendler aus den südwestlich von Stackeden-Elsheim gelegenen Gemeinden nach Mainz bzw. in das Rhein-Main-Gebiet. Bei Verkehrsstörungen auf der A 60 bzw. der A 63 würden die Landesstraßen zudem immer häufiger als Ausweichstrecke genutzt.

Nach einer Verkehrsuntersuchung betrug die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten von Stackeden-Elsheim für das Jahr 1995 ca. 6.000 Kfz/24h auf der L 428, ca. 6.800 Kfz/24h auf der L 413 sowie ca. 8.800 Kfz/24h auf der L 426. Bis zum Jahr 2010 ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von ca. 20 % auf ca. 7.100 Kfz (L 428), ca. 8.100 Kfz (L 413) und ca. 10.500 Kfz (L 426) zu rechnen.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie der städtebaulichen Situation und der straßenbaulichen Gegebenheiten ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend erforderlich. Erhebliche Probleme verursachen vor allem die beiden Engstellen an der Mainzer Straße und an der Schulstraße, die eine Begegnung PKW / LKW nicht erlauben bzw. im Bereich der Mainzer Straße sogar eine Begegnung PKW / PKW unmöglich machen und somit zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses mit Rückstauungen führen. An den Engstellen sind die Gehwegbreiten so klein bemessen, dass sie praktisch nicht begehbar sind, was das Risiko von Unfällen mit Fußgängerbeteiligung erhöht.

Nach Auffassung des Antragstellers sind alle Varianten grundsätzlich geeignet, Stackeden-Elsheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Allerdings führen die einzelnen Varianten zur Entlastung unterschiedlicher Straßenabschnitte in unterschiedlicher Höhe.

Die Varianten N1 und N2 reduzieren den Verkehr auf der L 428 (Ingelheimer Straße) um bis zu 70 % und auf der L 426 (Mainzer Straße) um ca. die Hälfte. Der Gefahrenbereich am Ortseingang in Richtung Essenheim wird erheblich entschärft. Die Schulstraße kann dagegen lediglich um ca. 7 % entlastet werden.

Dem gegenüber wird die Schulstraße beim Bau einer Westumgehung um etwa 50 % entlastet. Auf der Ingelheimer Straße kann das Verkehrsaufkommen um ca. 22 % und auf der Mainzer Straße um ca. 11 % gesenkt werden.

Eine maximale verkehrliche Entlastung wird durch den Bau einer kombinierten Nord-West-Umgehung erzielt. Dabei schneidet die Kombination einer Nordumgehung mit Variante W1 oder W2 am besten ab. Hierbei werden die Schulstraße um ca. 55 %, die Ingelheimer und die Mainzer Straße sogar um ca. 80 % entlastet. Von einer Nord-West-Umgehung würde auch die L 413 profitieren, die im westlichen Bereich von Stackeden eine Entlastung um ca. 26 % erfährt.

Vor allem die Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, die Kreisverwaltung Mainz-Bingen, die Verbandsgemeinde Nieder-Olm sowie die Gemeinde Stackeden-Elsheim haben in ihrer Stellungnahme die Notwendigkeit einer kombinierten Ortsumgehung aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs und der bestehenden Engpässe grundsätzlich bestätigt. Sie weisen darauf hin, dass eine entscheidende Entlastung der Gemeinde nur durch eine Nord- und Westumgehung erreicht werden könne. Dem ist insoweit zuzustimmen, als mit dem Bau einer Nord- und Westumgehung eine höchst mögliche Entlastung auf allen Durchgangsstraßen der Gemeinde erzielt werden kann. Dabei darf allerdings nicht verkannt werden, dass bereits der Bau einer Westumgehung und in noch höherem Maße der Bau einer Nordumgehung zu einer Entlastung der Gemeinde auf Teilstrecken führt.

Unter verkehrlichen Gesichtspunkten entsprechen grundsätzlich alle Varianten den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Allerdings bringt der Bau einer kombinierten Nord-West-Umgehung eine deutlich höhere Entlastung als der Bau nur einer Nord- oder Westumgehung. Die Nullvariante trägt dagegen aus verkehrlicher Sicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht Rechnung.

3. Lärm/Emissionen

Gem. den Zielaussagen des LEP III und des ROP Rheinhessen-Nahe sind im Bereich von Ortsdurchfahrten kritische Belastungen durch Lärm systematisch abzubauen. Hierzu kommen als geeignete Maßnahmen u.a. Ortsumgehungen, verbunden mit aktiven oder passiven Einrichtungen zum Schallschutz, in Frage.

Aufgrund der bestehenden und noch zu erwartenden Verkehrsbelastung ist im Falle der Nullvariante für die Ortsdurchfahrten der Gemeinde mit einer Verschärfung der Lärm- und Abgasbelästigung zu rechnen. Bereits heute werden im Bereich der Mainzer Straße, der Ingelheimer Straße und der Schulstraße hohe Emissionspegel sowohl tags als auch nachts erreicht. In der Mainzer Straße werden die Sanierungsgrenzwerte sogar teilweise überschritten. Dies führt bei längerem Aufenthalt in den Wohnräumen zu Beeinträchtigungen der Gesundheit.

Eine Verlegung der L 426 und der L 428 wird dagegen eine erhebliche Verkehrsminderung um bis zu 80 % und damit einhergehend eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation zur Folge haben. So ist im Bereich der Mainzer Straße (L 426) mit einer Reduzierung des Lärmpegels um knapp 5 dB(A) auf ca. 56 dB(A) tags bzw. 48 dB(A) nachts, im Bereich der Schulstraße (L 428) um knapp 3 dB(A) auf 59 bzw. 51 dB(A) und in der Ingelheimer Straße (L 428) sogar um 10 dB(A) auf 51 bzw. 43 dB(A) zu rechnen.

Den hauptsächlich von den Bewohnern der Wohngebiete „Am Kirschgarten“ und „Leimenkaute I + II“ im Rahmen der Anhörung vorgetragenen Bedenken, dass die neue Trasse eine erhebliche Lärmbelastigung bestehender Wohngebiete bewirken würde und es somit lediglich zu einer Lärmverlagerung komme, kann nach den vorliegenden Unterlagen nicht pauschal gefolgt werden. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Voruntersuchung werden die zu erwartenden Lärmemissionen bei den Varianten N1, W1 und W2 durch Einhaltung des vorgesehenen Abstandes zur Bebauung so weit minimiert, dass die 49 dB(A) Isophone bzw. die 54 dB(A) Isophone (Grenzwert gem. 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für Wohngebiete bzw. Mischgebiete/nachts) die Wohnbebauung nicht tangiert.

Varianten N2 und W3 liegen dagegen ortsnäher und würden die Wohnbebauung am nördlichen Ortsrand sowie im Bereich der „Elftausend-Mägde-Mühle“ tangieren. Allerdings können auch hier mit Hilfe aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.

Das konkrete Ausmaß einer evtl. Lärmbetroffenheit kann allerdings erst mit Vorliegen detaillierter Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren ermittelt werden. Im Planfeststellungsverfahren ist daher die Einhaltung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für die von einer neuen Trasse berührten Siedlungsbereiche nachzuweisen. Dabei haben aktive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich Vorrang vor passiven Maßnahmen.

Unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes entsprechen alle Varianten unter Beachtung von Maßgaben grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Die Nullvariante würde dagegen die Lärmsituation in der Ortslage weiter verschärfen; sie entspricht daher nicht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

4. Ökologische Belange

Zur Vorbereitung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens wurden in einer UVS alle Trassenvarianten untersucht und bewertet. Zunächst wurden die verschiedenen planungsrelevanten Schutzgüter in ihrem Bestand untersucht und hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit und Vorbelastung mit dem Ziel bewertet, den Raumwiderstand zu ermitteln und „konfliktarme Korridore“ zu bestimmen. Im zweiten Teil wurden die entwickelten Varianten auf die zu erwartenden umweltrelevanten Auswirkungen hin überprüft, indem eine ökologische Risikoanalyse durchgeführt wurde. Daran schloß sich eine vergleichende Beurteilung der Planungsalternativen zur Ermittlung der umweltverträglichsten Variante an.

Weiterhin wurden in einer Verträglichkeitsstudie die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet „Selztal zwischen Hahnheim und Ingelheim“ untersucht und bewertet.

Tiere und Pflanzen

Bei Variante W1 ergeben sich die Konfliktschwerpunkte vor allem durch die Trennung und die unmittelbare Nähe zu den NSG „Bingerwiese“ und „Im Mayen“. Hier sind insbesondere erhebliche Auswirkungen auf Brut- und Rastvogelarten zu erwarten. Auch bei Variante W2 sind die Auswirkungen auf die Avifauna sehr hoch. Ein Vorteil gegenüber W1 ergibt sich le-

diglich dadurch, dass die beiden wichtigsten Feuchtgebiete (NSG) nicht voneinander getrennt werden. Bei Variante W3 sind die Auswirkungen auf die Avifauna nicht so groß wie bei den beiden anderen Westtrassen. Dies erklärt sich zum einen aus der fehlenden Feuchtfläche und zum anderen aus der relativen Ortsnähe.

Gem. der UVS kann bei Variante W2 das sehr hohe Risiko gemindert werden, wenn die Selz zur Schonung des wertvollen Auegehölzes östlich der Mühle bzw. des Hauptwirtschaftsweges gequert würde. Damit rückt die Trasse jedoch näher an die Bebauung heran.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass bei Realisierung der Varianten W1 und W2 ein Ausgleich trotz Minderungsmaßnahmen nicht möglich ist, da die linke Seite der Selz als Vogellebensraum einzigartig ist. Die Beeinträchtigungen sind weder im Untersuchungsraum noch in anderen Selztalabschnitten zu kompensieren. Die Eingriffe bei Variante W3 sind dagegen weitgehend ausgleichbar.

Bei den Nordvarianten sind die Auswirkungen auf die Avifauna im Vergleich mit den Westvarianten nachrangig zu beurteilen. Das ökologische Risiko wird hier als eher gering eingeschätzt.

Boden

Variante W1 schneidet aufgrund ihrer Länge und damit des höchsten Flächenverbrauchs am ungünstigsten ab. W2 und W3 unterscheiden sich in ihrer Streckenlänge nur unwesentlich voneinander; gleichwohl wird W3 schlechter beurteilt, da es durch Bauarbeiten zur Verdichtung von grundwasserbestimmten Böden kommt.

Variante N1 schneidet aufgrund ihrer größeren Flächeninanspruchnahme schlechter ab als N2. Zudem wird durch Variante N1 ein potentiellen Hangrutschgebiet mittig durchschnitten, was zu höheren Bau- und Unterhaltungskosten führen könnte.

Wasser

Die ökologischen Risiken werden für alle drei Westumgehungen als „hoch“ eingeschätzt. Die Varianten W1 und W2 queren die Selz und deren Retentionsraum, was zu Beeinträchtigungen des Fließgewässers selbst und zum Verlust von Überschwemmungsfläche führen werde. Variante W3 führt ebenfalls zum Verlust von Retentionsfläche und zu einer erhöhten Grundwassergefährdung durch möglichen Schadstoffeintrag auf einer Länge von ca. 800 m.

Von den Nordvarianten schneidet N1 eindeutig schlechter ab als N2, da diese Trasse die Trinkwassergewinnungsanlage auf einer Länge von ca. 600 m tangiert und eine Beeinträchtigung derselben durch Schadstoffe nicht ausgeschlossen werden kann.

Klima/Luft

Alle Varianten führen zu einer erheblichen Entlastung in der hochbelasteten Ortsmitte von Elsheim. Durch Brückenbauwerke und eine weitgehende Angleichung der Trassen an die vorhandene Topographie kann das anlagebedingte Risiko relativ gering gehalten werden. Ein höheres Risiko besteht lediglich bei Variante W1, da die Trasse im südlichen Bereich auf einem Dammbauwerk geführt wird, was den Kaltluftabfluß evtl. behindern kann.

Landschaftsbild

Die größten visuell wahrnehmbaren Risiken gehen von den Varianten W1 und W2 aus, da sie die Selztalau auf einem Damm bzw. einer Brücke queren. In diesem Bereich sind die

Auswirkungen als „hoch“ zu beurteilen. Variante W1 wird zudem im südlichen Bereich auf einem Damm geführt, was eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstellt. In den anderen Abschnitten liegen die Varianten dagegen in einem Raum mit geringer Landschaftsbildqualität. Variante W3 verläuft dagegen in Ortsrandlage von Elsheim. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist hier generell als „hoch“ zu bewerten.

Wohnumfeld/Erholung

Auf das über die Verlärmung ermittelte Risiko für die Qualität der Wohnfunktion wurde bereits unter Punkt 3 eingegangen. Danach bestehen für die Varianten N2 und W3 die größten Risiken, gefolgt von Variante N1. Von den Varianten W2 und W1 wird dagegen das direkte Wohnumfeld kaum bzw. gar nicht tangiert.

Die o.g. Rangfolge ergibt sich auch im Hinblick auf eine Verlärmung der Naherholungsbereiche.

Vor diesem Hintergrund werden die Linienführungen in der UVS wie folgt beurteilt:

Im westlichen Planungsabschnitt ist die Querung der Selz mit erheblichen Konflikten, insbesondere für Tiere und Pflanzen, verbunden. Die Varianten W1 und W2 zerschneiden Kerngebiete des Vogellebensraumes und der Verlust bzw. die Beeinträchtigungen des Vogellebensraumes sind im Untersuchungsraum nicht ausgleichbar. In Bezug auf die Avifauna wird Variante W3 günstiger beurteilt. Dieser sind allerdings die negativen Auswirkungen, hauptsächlich in Bezug auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungsnutzung, gegenüberzustellen.

Aus umweltfachlicher Sicht wird daher empfohlen, auf eine Westumgehung zu verzichten. Sollte trotzdem eine Westumgehung realisiert werden, ist Variante W3 zu bevorzugen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Auswirkungen auf das Wohnumfeld durch Lärmschutz- und Eingrünungsmaßnahmen deutlich verringert werden können.

Bei den Nordumgehungen ergeben sich die Konflikte aus der Nähe der Trassen zum Wasserschutzgebiet und zur Wohnbebauung. Ausschlaggebend für die günstigere Beurteilung der Variante N1 ist die relativ größere Entfernung der Trasse zur Wohnbebauung.

Gleichwohl sprechen sich die Gemeinde, die Verbandsgemeinde Nieder-Olm und die Kreisverwaltung Mainz-Bingen für Variante N2 aus. Sie sind der Auffassung, dass sich die Lärm-belästigung für die Anwohner wirksam und vollständig durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und eine Deckelung der Trasse beheben lässt. Dagegen könne bei Variante N1 eine Gefährdung des Wasserschutzgebietes nicht ausgeschlossen werden und das Landschaftsbild sowie das Kleinklima würden erheblich mehr beeinträchtigt als bei Variante N2.

Die meisten Landespflegeverbände votieren ebenfalls für Variante N2. Allerdings machen auch sie eine Tieferlegung bzw. Deckelung der Trasse im Bereich der Wohnbebauung zur Bedingung ihrer Zustimmung.

Die Obere Landespflegebehörde gibt dagegen trotz längerem Trassenverlauf der Variante N1 den Vorzug, da hierbei die Anwohner weniger stark beeinträchtigt würden. Zudem würden landschaftsbildstörende Lärmschutzmaßnahmen entbehrlich.

Unter Einhaltung von Maßgaben entsprechen beide Nordvarianten grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

Die Westvarianten werden dagegen von den Landespflegeverbänden, der Oberen Landespflegebehörde, der Regionalstelle für Wasser- und Abfallwirtschaft sowie der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim und der Gemeinde Engelstadt aus ökologischen Gründen abgelehnt. Nach ihrer Auffassung sind hier die Beeinträchtigungen so erheblich und nachhaltig, dass sie weder ausgleichbar noch kompensierbar seien. Etwas günstiger wird allenfalls Variante W3 beurteilt, weshalb dieser, unter bestimmten Voraussetzungen, zugestimmt wird.

Auch die Gemeinde Stackeden-Elsheim erkennt den sehr hohen ökologischen Wert der Seitzalaue an. Sie bittet allerdings um Verständnis, dass eine wirksame Entlastung für die Gemeinde nur mit einer Nord- und Westumgehung realisiert werden kann. Als Ausgleich bietet sie deshalb an, zwischen den beiden NSG „Bingerwiese“ und „Im Mayen“ deutlich mehr Kompensationsflächen als erforderlich zur Verfügung zu stellen.

Unter ökologischen Gesichtspunkten entspricht auch Variante W3 unter Einhaltung von Maßgaben den Erfordernissen von Raumordnung und Landesplanung. Die Varianten W1 und W2 sind dagegen in der beantragten Linienführung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar.

5. Weitere fachliche Belange

5.1 Siedlungswesen

Die künftige Siedlungsentwicklung von Stackeden-Elsheim ist von den Trassenvarianten in unterschiedlichem Maße betroffen. Gemäß dem Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Nieder-Olm liegen die geplanten Wohnbauflächen im wesentlichen nördlich und westlich von Elsheim.

Die Nordvarianten und die Varianten W 1 und W2 stehen einer weiteren Siedlungsentwicklung nicht entgegen. Die Wohngebiete „Im Kirchgarten“ und „Leimenkaute I + II“ bilden die nördliche Baugebietsgrenze von Elsheim. Eine zukünftige Erweiterung nach Norden ist nicht vorgesehen. Dies wird auch in der Stellungnahme der Gemeinde deutlich, die sich unter Einhaltung verschiedener Auflagen für Variante N2 ausspricht.

Etwas anders stellt sich dies bei Variante W3 dar, die ein geplantes Wohnbaugebiet im westlichen Bereich tangiert. Der Verlauf der Trasse führt allerdings nicht zur Durchschneidung von Baugrundstücken. Auch ist lediglich ein Baugrundstück direkt von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Eine Einschränkung der Siedlungsentwicklung ist somit auch bei Variante W3 nicht gegeben.

Bei Beibehaltung des Status quo wären wünschenswerte städtebauliche Veränderungen und Maßnahmen, z.B. die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, in Elsheim dagegen nicht möglich. Die Nullvariante entspricht deshalb nicht den Erfordernissen von Raumordnung und Landesplanung.

5.2 Landwirtschaft

Alle Trassenvarianten führen zu einer Inanspruchnahme von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zielen im Bereich Landwirtschaft u.a. darauf ab, die Landwirtschaft zu erhalten und zu sichern. Der Entzug landwirtschaftlicher

Flächen ist daher grundsätzlich auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Weiterhin sind landwirtschaftliche Ersatzflächen bereitzustellen.

Die geplanten Trassen durchschneiden teilweise diagonal die landwirtschaftlich genutzten Flächen, was zu Reststücken führt, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden können. Hinzu kommt, dass das ländliche Wegenetz teilweise durchtrennt wird. Diese agrarstrukturellen Nachteile können zum einen durch ein Bodenordnungsverfahren kompensiert werden. Zum anderen ist in der Detailplanung im Planfeststellungsverfahren der Trassenverlauf grundsätzlich so zu optimieren, dass die Trassen möglichst parallel zu den landwirtschaftlichen Flächen verlaufen und Reststücke vermeiden werden. Im Rahmen der Flurbereinigung ist auch sicherzustellen, dass die landwirtschaftlichen Flächen jenseits der Trassen gut zu erreichen sind.

Dabei ist auch die Forderung der Landwirtschaftskammer zu beachten, dass sich die Trassen an dem Nord-Süd verlaufenden Wirtschaftswegenetz orientieren sollten. Der Forderung der Kammer, den Verkehrsknotenpunkt im Bereich der L 428 um ca. 200 m nach Osten zu verlagern, kann allerdings nicht gefolgt werden, da hierbei der Knotenpunkt zu nahe an den Ort heranrücken würde.

Von einigen privaten Einwendern wurde auf die Existenzbedrohung einzelner Betriebe durch Flächenverlust und durch Beeinträchtigung der attraktiven Landschaft, die für die Direktvermarktung des Weines eine erhebliche Rolle spiele, hingewiesen. Darauf haben sich jedoch während der Anhörung keine Hinweise ergeben. Im weiteren Verfahren sind hierzu ggf. noch vertiefende Untersuchungen notwendig.

Der Forderung der Landwirtschaftskammer, dass die südlich und westlich der Hofstelle Horn liegenden Auslaufflächen für Pferde unbedingt zu erhalten seien, ist grundsätzlich nachzukommen.

Abgesehen von der Nullvariante werden landwirtschaftliche Belange von allen Varianten betroffen. Allerdings können die Beeinträchtigungen bei den Varianten N1, N2, W2 und W3 durch Einhaltung der o.g. Maßgaben soweit reduziert werden, dass sie mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang gebracht werden können. Gem. den Aussagen der Landwirtschaftskammer lassen sich allerdings bei Variante W1 agrarstrukturelle Nachteile aufgrund des ungleich höheren Flächenverbrauchs nur schwer ausgleichen. Die Variante trägt daher unter landwirtschaftlichen Gesichtspunkten den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht Rechnung.

5.3 Wirtschaftlichkeit

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit ist bei den ortsnahen Varianten N2 und W3 aufgrund des kürzeren Streckenverlaufs mit Baukosten von jeweils ca. 1,2 Mio. Euro zu rechnen. Für Variante N1 werden ca. 1,3 Mio. Euro veranschlagt.

Bei den Varianten W1 und W2 muß dagegen nicht nur wegen der größeren Streckenlänge, sondern auch wegen der notwendigen Brückenbauwerke mit höheren Kosten (ca. 2,3 Mio. Euro bzw. 1,7 Mio. Euro) gerechnet werden.

5.4 Sonstiges

Nach den Vorgaben der Landesplanung für die Bereiche Telekommunikation, Energieversorgung sowie Gewässerentwicklung und Abwasserbehandlung ist in der Gewährleistung

dieser Belange ein Erfordernis der Raumordnung zu sehen. Die Äußerungen der zuständigen Fachplanungsträger sind deshalb zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf vorhandene oder geplante Einrichtungen der Telekommunikation, der Energieversorgung sowie der Abwasserbehandlung führen zu keinen Konfliktsituationen. Den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen werden.

Seitens des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege, werden Bedenken gegen die Varianten N1 sowie W1 und W2 geltend gemacht, da diese mehrere vorgeschichtliche und römische Fundstellen tangieren. Den Auflagen des Landesamtes kann ebenfalls im Planfeststellungsverfahren Rechnung getragen werden.

Dem Hinweis des Geologischen Landesamtes, dass Teile der nördlichen Umgehung in nicht sicher nachgewiesenen Rutschgebieten verlaufen, ist nachzugehen. Im Planfeststellungsverfahren sind hierbei projektbezogene Baugrundgutachten unter besonderer Berücksichtigung der Hangstabilität einzuholen.

Nach Angaben der Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz greifen alle drei Westvarianten in das Überschwemmungsgebiet der Selz ein. Im anschließenden Verfahren ist der durch den Bau einer Trasse verlorengegangene Retentionsraum zu ermitteln und auszugleichen.

6. Raumordnerische Gesamtabwägung

Mit der Nullvariante wird sich der Verkehr innerhalb der Ortsdurchfahrt von Stackeden-Elsheim bis zum Jahr 2010 um ca. 20 % erhöhen. Dies bedeutet z.B. für den Bereich der Mainzer Straße, dass sich an der Engstelle täglich ca. 10.500 Kfz/24h stauen würden. Die schon heute große Belastung der Anwohner durch Lärm- und Abgasemissionen würde sich verschärfen. Der Bau einer Ortsumgehung entspricht daher generell den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

Die geplante Ortsumgehung besteht aus zwei Teilabschnitten. Dabei könnte sowohl die Nord- als auch die Westumgehung jeweils für sich getrennt gebaut werden. Dies würde allerdings nur zu einer Teilentlastung in der stellenweise sehr engen Ortsdurchfahrt von Elsheim führen. So würde zwar beim Bau einer Westumgehung die Schulstraße um ca. 50 %, die Mainzer Straße aber nur um 11 % entlastet. Gleiches gilt für den Bau einer alleinigen Nordumgehung, bei der die Mainzer Straße um ca. 50 %, die Schulstraße aber nur um ca. 7 % entlastet würde.

Wir stimmen daher mit der Kreisverwaltung Mainz-Bingen und der Verbandsgemeinde Nieder-Olm bzw. der Ortsgemeinde Stackeden-Elsheim überein, dass eine wirksame Entlastung der Ortsdurchfahrt um bis zu 80 % grundsätzlich nur durch eine kombinierte Nord- und Westumgehung erreicht werden kann. Nur eine große Umgehung, die das Verkehrsaufkommen sowohl der L 426 als auch der L 428 auffängt, kann nach unserem Dafürhalten den Ortskern von Elsheim wirksam und nachhaltig entlasten, weil sie den bestehenden Verkehrsbeziehungen Rechnung trägt, die zum einen selzparallel von Ingelheim in Richtung Nieder-Olm und zum anderen aus dem Raum Bad Kreuznach in den Großraum Mainz verlaufen. Stackeden-Elsheim hat sich im Laufe der letzten Jahre zu einem Kreuzpunkt des Verkehrs im Mainzer Hinterland entwickelt, in dem sich eine wichtige Ausfallstraße aus der Landeshauptstadt (L 426) und ein zweiter (äußerer) Stadtring um Mainz (L 428 / L 413) kreuzen, ohne dass der Ort in seinen baulichen Strukturen darauf eingerichtet und aufgrund seiner Lage dafür geeignet wäre. Eine Teilumgehung, die den Verkehr nördlich um den

Ortsteil Elsheim herumleitet, kann das Problem der Belastung des Ortskerns mit Durchgangsverkehr nicht lösen, weil sie Verkehrsbeziehungen schaffen bzw. begünstigen würde (Verbindung Ingelheim – Mainz), die nicht oder nur bei Überlastung der bestehenden Direktverbindungen (A 60 / L 419) gefragt sind. Insofern muss nach unserer Auffassung, die von der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, der Kreisverwaltung Mainz-Bingen und der Verbandsgemeinde Nieder-Olm sowie der Ortsgemeinde Stackeden-Elsheim geteilt wird, die Notwendigkeit einer Teillösung in Frage gestellt werden, gleichgültig, ob es sich um eine bloße Nord- oder um eine bloße Westvariante handelt. Die aufwendigen Verkehrsbauten in empfindlicher Landschaft machen nach unserer Einschätzung nur dann einen Sinn, wenn sie den Ortsteil Elsheim sowohl im Norden als auch im Westen umgehen. Sollte zum Beispiel deutlich werden, dass eine Westumgehung aus ökologischen, insbesondere avifaunistischen Gründen nicht zu verwirklichen ist, sollte die Frage der Nordumgehung auch in Hinblick auf eine kleinere Lösung neu gestellt werden.

Nordumgehung

Der größte Teil der am Verfahren beteiligten Stellen spricht sich für Variante N 2 aus. Hauptargumente sind dabei vor allem die größere Entfernung zu den Trinkwasseranlagen, die kürzere Wegstrecke sowie eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Nachteilig wirkt sich die Trasse allerdings durch ihre Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung aus. Deshalb wird die Zustimmung zur Trasse an die Bedingung geknüpft, dass im Bereich der Wohnbebauung als Lärmschutzmaßnahme eine Deckelung der Straße zu erfolgen habe.

Der Sicherung des Trinkwassers zum Wohle der Bevölkerung wird eine herausragende Bedeutung zuerkannt. Wie das Geologische Landesamt ausgeführt hat, können bei Variante N1 qualitative Beeinträchtigungen des hangwärts gelegenen Wasserschutzgebietes aufgrund der Nähe der in einem Einschnitt geführten Trasse zur Quelle nicht ausgeschlossen werden.

Evtl. Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm können dagegen durch Lärmschutzmaßnahmen wirksam beseitigt werden. Bereits im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass bei Variante N2 auf einer Länge von ca. 400 m eine Lärmschutzwand von ca. 2 m Höhe erforderlich ist. In diesem Bereich liegt die Straße ca. 20 m - 50 m von den Häusern entfernt. Eine 2 m hohe Lärmschutzwand würde daher unmittelbar an den Hausgärten verlaufen und die offene Sicht auf die nördlich angrenzende, reich strukturierte Landschaft, stark einschränken. Dies ist u.a. auch ein Grund, weshalb sich die Obere Landespflegebehörde gegen Variante N2 ausgesprochen hat. Auch seitens der Landwirtschaftskammer wird eine Deckelung der Trasse gefordert, um die südlich der Hofstelle Horn liegenden Auslauflächen für die Pferde zu erhalten.

Im Bereich der Wohngebiete wird deshalb eine niveaugleiche Trasse mit Lärmschutzwänden oder -wällen für unverträglich gehalten. Allerdings wurde im Erörterungstermin vom Straßen- und Verkehrsamt Worms dargelegt, dass sich die Kosten der Umgehungsstraße bei Bau eines Tunnels mindestens verdoppeln würden. Auch sei von wesentlich höheren Kosten für die Bauwerksunterhaltung auszugehen. Grundsätzlich würden Tunnelstrecken nur bei fehlenden Alternativen in Erwägung gezogen. Da im vorliegenden Fall Alternativen vorhanden seien, wäre das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht mehr vertretbar.

Um den Bedenken der Verfahrensbeteiligten und der privaten Einwander Rechnung zu tragen, hat die Trasse im Bereich der Wohngebiete „Am Kirchgarten“ und „Leimenkaute I + II“ daher in einem Einschnitt, ggf. mit Deckelung, zu verlaufen. Die o.g. Beeinträchtigungen der Anwohner und des Landschaftsbildes können dadurch erheblich gemindert werden. Die Detailplanung hat im Planfeststellungsverfahren zu erfolgen.

Variante N2 entspricht somit unter Einhaltung von Maßgaben grundsätzlich den Erfordernissen von Raumordnung und Landesplanung.

Westumgehung

Wie an anderer Stelle ausgeführt, kann von einer sinnvollen, den damit verbundenen Aufwand rechtfertigenden Ortsumgehung nur dann ausgegangen werden, wenn es zusätzlich zur Nord- zu einer Westumgehung des Ortsteils Elsheim kommt. Nur bei einer Kombination aus Nord und West wird das angestrebte und die Maßnahme rechtfertigende Ziel erreicht, die sich in Stackeden-Elsheim kreuzenden Verkehrsströme konsequent aufzufangen und um den Ort zu leiten.

Allerdings sprechen sich die anerkannten Naturschutzverbände in ihrer großen Mehrheit ebenso wie die Obere Landespflegebehörde und die Verbandsgemeinde Gau-Algesheim einschließlich der Ortsgemeinde Engelstadt aufgrund der erheblichen und nicht ausgleichbaren ökologischen Risiken gegen den Bau einer Westumgehung aus. Diese Ablehnung bezieht sich auf alle drei in den Antragsunterlagen enthaltenen Varianten (W1 bis W3). Sie richtet sich am entschiedensten gegen die den Ort großräumig umgehende, wie die Variante W2 weitgehend auf Engelstadter Gemarkung verlaufende Variante W1, deren Konfliktschwerpunkte in der avifaunistisch bedeutsamen Trennung der beiden Feuchtgebiete „Bingerwiese“ und „Im Mayen“ sowie im Flächenverbrauch gesehen werden. Sie gilt aber auch für die von Kreisverwaltung, Verbandsgemeinde, Ortsgemeinde und Landwirtschaftskammer favorisierte Variante W2, die wegen Zerschneidung des Naturschutzgebietes „Im Mayen“ und wegen ihrer Auswirkungen auf die Avifauna abgelehnt wird. Allenfalls käme aufgrund des deutlich geringeren Konfliktpotentials die ortsnahe Variante W3 als Umgehung in Frage, auch wenn diese alles andere als unproblematisch sei, weil sie wertvolle Biotopstrukturen trenne und das Wohnumfeld deutlich und nachhaltig beeinträchtigt.

In der Tat werden bei Verwirklichung einer Westvariante – ungleich stärker als bei der ortsnahe Nordvariante (N2) – sowohl dauerhafte als auch temporäre Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in Kauf genommen. Das Selztal stellt im Abschnitt zwischen Stackeden-Elsheim und Schwabenheim einen bedeutenden Lebensraum für Rast- und Brutvögel dar, der mit 162 aktuell nachgewiesenen, darunter auch vom Aussterben bedrohten Vogelarten – im rheinhessischen Vergleich gesehen – als überdurchschnittlich artenreich zu bezeichnen ist, so dass die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes im Rahmen von „Natura 2000“ der avifaunistischen Bedeutung der Talaue gerecht wird bzw. ihr Rechnung trägt. Zurückzuführen ist der Vogelreichtum auch auf den sich deutlich von der intensiv agrarisch genutzten Umgebung abhebenden Charakter der Selzniederung, der Ufergehölze, Feuchtwiesen und Röhrichtflächen das Gepräge geben und zu deren Erhalt Naturschutzgebiete ausgewiesen wurden (von West nach Ost: „Bingerwiese“, „Im Mayen“, „Am Totenweg“).

Angesichts der Fülle und Wertigkeit dieser Biotope kann nicht überraschen, dass im Niederungsbereich westlich bzw. südwestlich des Ortsteils Elsheim keine Linienführung entwickelt werden konnte, die ohne Auswirkungen auf Landschaft und Lebensraum geblieben wäre.

Allerdings könnten Beeinträchtigung und großflächige Zerschneidungen vermieden bzw. minimiert werden, wenn unter den vorgeschlagenen Trassen die Variante W3 gewählt würde, die aus avifaunistischer Sicht als am günstigsten zu beurteilen ist. Der Erhalt des einzigartigen Vogelbiodiversitätsraumes links der Selz wäre damit gesichert, gleichzeitig aber – wegen der Nähe dieser Variante zur vorhandenen Bebauung – das Schutzgut Mensch erheblich beeinträchtigt.

Ein Ausgleich zwischen den Interessenlagen wäre nach unserer Auffassung durch eine Trassenwahl zu erreichen, die sich westlich von Elsheim am Verlauf der Variante W3 orientiert.

tiert, die Mühlestraße zwischen der Elftausend-Mägde-Mühle und dem Wohngebiet „Unter den Hundert Morgen - Mühlestraße“ kreuzt, westlich des Naturschutzgebietes „Am Totenweg“ die Selz quert, um als Teil der Variante W2 die L 413 am vorgesehenen Verkehrskreisel südlich der Sportplätze zu erreichen. Den Weg zu dieser Kombination aus Trassenelementen der Westvarianten 3 und 2 ebnet die Umweltverträglichkeitsstudie, die „zur Schonung des wertvollen Auengehölzes und des Grabens an der Elftausend-Mägde-Mühle“ als Maßnahme zur Eingriffsminimierung eine Querung der Selz östlich des Hauptwirtschaftsweges nach Engelstadt für möglich hält.

Die genannte Kombination würde vorhandene Naturschutzgebiete nicht berühren und die Selz in einem Abschnitt queren, der frei von wertvollem Auengehölz und Röhrichflächen ist. Ihr Nachteil wäre darin zu sehen, dass sie sehr nahe an die vorhandene und geplante Bebauung heranrückt und das Schutzgut Mensch deutlich beeinträchtigt. Dieser Beeinträchtigung lässt sich nach unserer Auffassung dadurch entgegenwirken, dass die Straße im Kreuzungsbereich mit Mühle und Baugebiet im Einschnitt geführt und durch Lärmschutzmaßnahmen flankiert wird. Das Ausmaß der Tieferlegung wird sich aus den Zwängen ergeben, die nach Süden hin die Selzquerung und nach Norden hin der Anstieg zur L 428 darstellen. Für die Elftausend-Mägde-Mühle sind an geeigneten Stellen möglichst höhengleiche Zufahrten in den Ort bzw. zu den zugehörigen Wirtschaftsflächen zu schaffen.

Was das Brückenbauwerk in der Selzau betrifft, ist eine erhöhte Hochwassergefährdung als Preis dafür anzusehen, dass eine mit Aufständigung verbundene, aufwendige Konstruktion schon wegen der gebotenen Tieferlegung im Bereich der Mühle, aber auch aus Gründen des Landschaftsbildes und des Vogelschutzes ausscheiden muss.

Insgesamt hat diese Variantenkombination den Vorzug, dass sie die Nachteile reduziert bzw. minimiert, die bei W2 in der Selzquerung im Bereich wertvoller Auengehölze und im Abschnitt des Naturschutzgebietes „Im Mayen“ und bei W 3 in der siedlungsnahen Führung und im Abschnitt des Naturschutzgebietes „Am Totenweg“ begründet liegen. Insofern halten wir diese Trasse mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung für vereinbar. Dies umso mehr, als sie die Möglichkeit bietet, die beiden unter Schutz gestellten Feuchtgebiete „Bingerwiese“ und „Im Mayen“, wie von verschiedenen Stellen angeregt, zu einem Naturschutzgebiet zusammenzuführen.

Im Ergebnis halten wir aus den oben genannten Gründen eine „große“, den Ortsteil Elsheim im Norden und Westen umspannende Umgehung für raumverträglich, wenn im Nordverlauf die Trassenvariante N2 und im Westverlauf eine Kombination der Trassenvarianten W2 und W3 unter Beachtung der aufgeführten Maßgaben der weiteren Planung zugrundegelegt werden.

F Abschließende Bemerkungen

Ziel des Raumordnungsverfahrens war es, festzustellen, ob eine der vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr beantragten Trassen für eine Ortsumgehung Stackeden-Elsheim im Zuge der L 426 / L 428 mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt und wie diese Trasse mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt werden kann. Es soll die unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten raumordnerisch günstigste Lösung dargestellt werden. Das ROV beurteilt so-

mit vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens unter raumordnerischen und landesplanerischen Aspekten.

Im Unterschied zu dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren können im ROV daher ausschließlich die für die raumordnerische Zulässigkeit des Vorhabens erheblichen öffentlichen Belange Berücksichtigung finden. Rein privatrechtliche Belange sowie evtl. Entsignungs- und Anpassungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des ROV. Diese sind den nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Dadurch ergibt sich im ROV eine großräumigere Betrachtungsweise als im eigentlichen Genehmigungsverfahren.

Die raumordnerische Beurteilung als Ergebnis des ROV entfaltet gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die zur Verwirklichung des Vorhabens nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstigen behördlichen Entscheidungen. Die raumordnerische Beurteilung ist jedoch bei diesen Entscheidungen zu berücksichtigen.

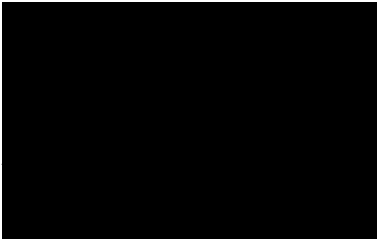
Der Abschlussentscheid ist nach Ablauf von fünf Jahren von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis zu diesem Zeitpunkt das Genehmigungsverfahren zu der dem Vorhaben zugrundeliegenden Planung nicht eingeleitet worden ist. Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues ROV durchzuführen ist.

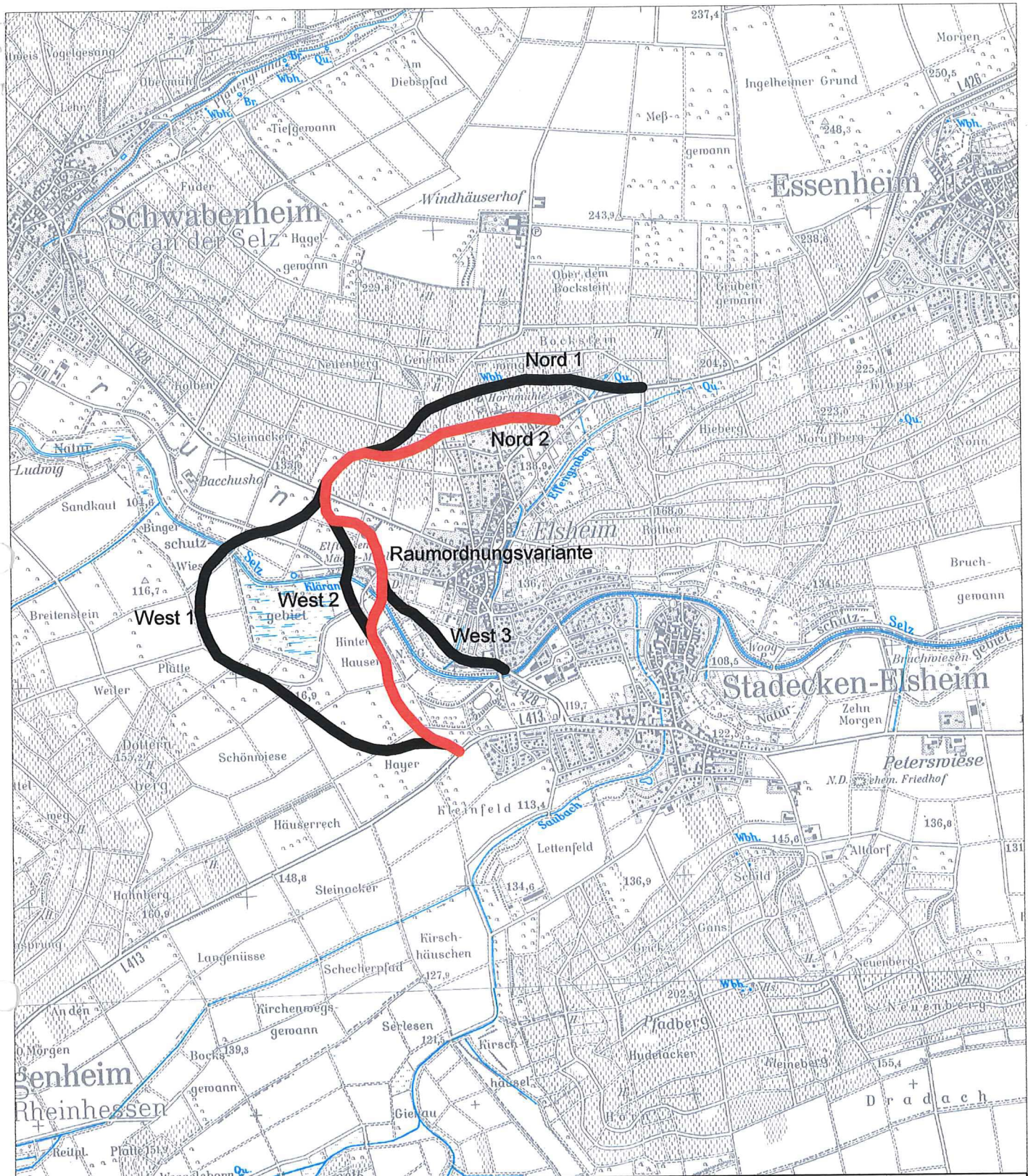
Das ROV ist damit abgeschlossen. Die Verfahrensbeteiligten erhalten einen Abdruck dieses Entscheides.

Gemäß § 18 Abs. 7 LPIG wird die Öffentlichkeit von den am ROV beteiligten Kommunen über das Ergebnis dieses ROV unterrichtet.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
-Obere Landesplanungsbehörde-

Neustadt a.d.W., den 02.09.2002





Ortsumgehung Stackeden-Elshheim

im Zuge der L426 / L428

RheinlandPfalz



© Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41
 Topographische Darstellung auf Grundlage der TK 25, veröffentlicht mit Erlaubnis des Landesvermessungsamtes Rheinland-Pfalz vom 08.12.2000- Az.: 26 722-1.41 und Daten des Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystems -ATKIS- Mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Rheinland-Pfalz von 1997 erstellt mit PolyGIS 8.1

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
 -Obere Landesplanungsbehörde-
 Referat 41
 Friedrich-Edert-Str. 14
 67433 Neustadt a.d.Weinstraße
 Telefon: 06321 / 99 - 0 Telefax 06321 / 99 - 2260

Maßstab 1:25000
 Datum: 03.09.2002
 Bearbeiter: XXXXXXXXXX
 Durchwahl: XXXXXX