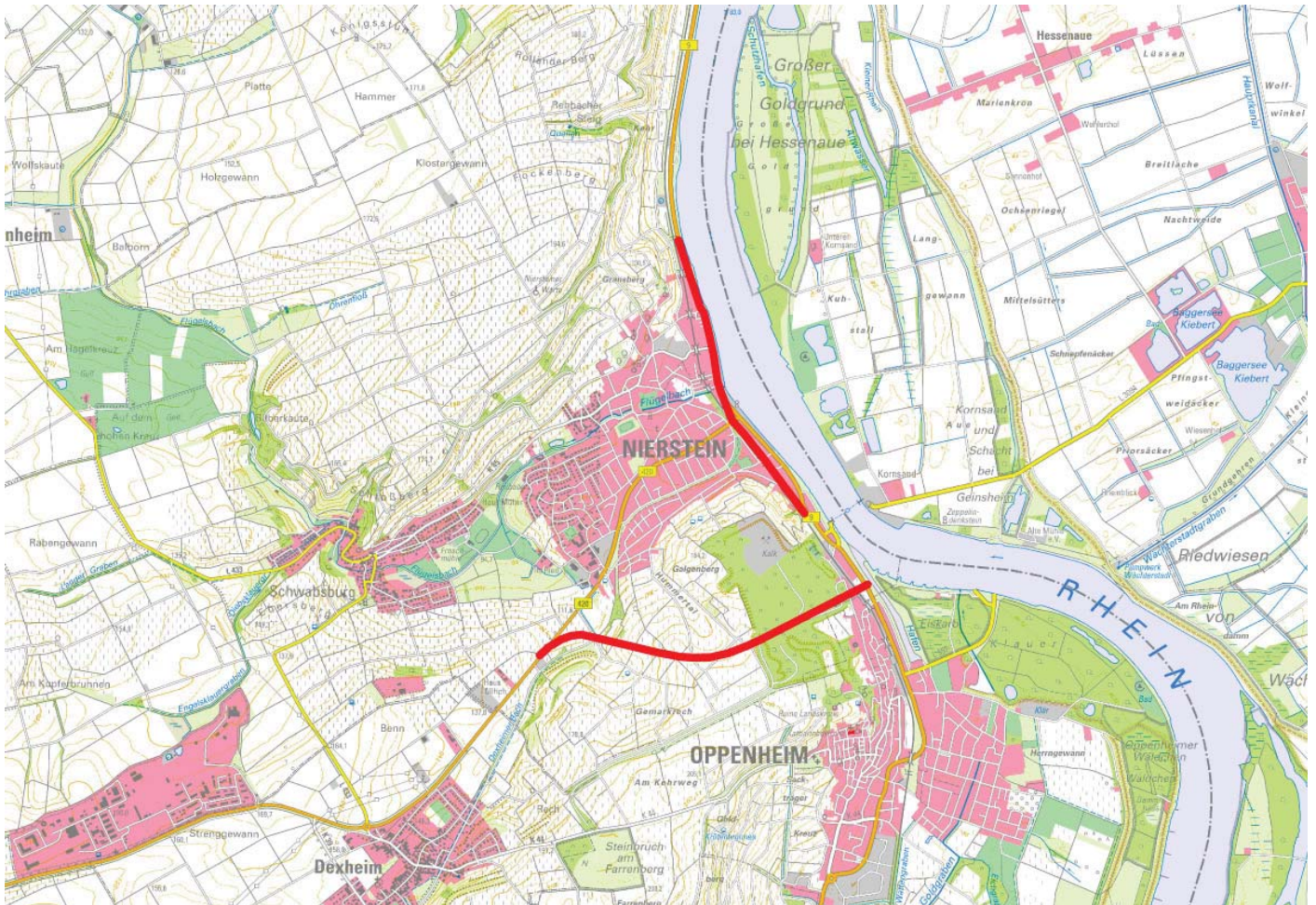


Raumordnerischer Entscheid über den Bau einer Ortsumgehung von Nierstein im Zuge der B 9 und der B 420

zum Raumordnungsverfahren
gemäß § 17 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz



Juli 2013

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A Raumordnerischer Entscheid	3
B Gegenstand der Prüfung	7
C Verlauf des Verfahrens	10
D Zusammenfassung der Stellungnahmen	12
E Raumordnerische Bewertung und Abwägung	48
1. Landesplanerische Einordnung	48
2. Verkehrliche Belange	50
3. Lärm-/Abgasemissionen	52
4. Naturschutzfachliche Belange	54
5. Städtebauliche Belange	59
6. Landwirtschaftliche Belange	61
7. Sonstige Belange	63
8. Raumordnerische Gesamtabwägung	64
F Prüfung einer Zielabweichung	67
G Abschließende Bemerkungen	68

A Raumordnerischer Entscheid

Unter Beachtung der im Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV und im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Rheinhessen-Nahe (2004) enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie nach Abwägung der sich aus § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 1 Abs. 4 Landesplanungsgesetz (LPIG), dem LEP IV und dem ROP Rheinhessen-Nahe (2004) ergebenden Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung ergeht folgender

raumordnerischer Entscheid:

Der geplante Bau einer Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9 und B 420 entspricht in der Variante 5 c den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn die nachfolgenden Auflagen erfüllt und die weiteren Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden.

1.

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

2.

Im westlichen Teil des Steinbruchs ist die Zubringertrasse der B 420 in einem Tunnel mit Erdüberdeckung zu führen, um den Zerschneidungseffekt zu minimieren.

Weitere Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen, vor allem an den Tunnelein- bzw. -ausgängen, sind im Planfeststellungsverfahren in Absprache mit der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde sowie den Naturschutzverbänden festzulegen.

3.

Die Trasse ist im Bereich des Steinbruchs so zu optimieren, dass möglichst wenig Wald in Anspruch genommen wird. Unabwendbarer Waldverlust ist entsprechend auszugleichen.

4.

Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die Verkehrszahlen zu aktualisieren.

Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) vom 12.06.1990 ist für die von der B 9-neu berührten Siedlungsbereiche im Planfeststellungsverfahren nachzuweisen.

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

Es wird angeregt zu untersuchen, inwieweit der Tunnel unter dem Rheinvorgelände sowohl nach Norden als auch nach Süden verlängert werden kann, um für die Anwohner eine größtmögliche Entlastungswirkung zu erzielen.

5.

Das Bauwerk des Hochkreisels ist so zu optimieren, dass es städtebaulich verträglich ist. Die Städte Oppenheim und Nierstein sind frühzeitig an der Planung zu beteiligen.

6.

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.

Die landwirtschaftlichen Betriebe sind grundsätzlich in ihrem Fortbestand zu sichern.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für naturschutzfachliche Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen ist möglichst zu vermeiden. Sollte dies unumgänglich sein, ist die Landwirtschaftskammer bei der Suche bzw. Festlegung der Flächen frühzeitig zu beteiligen.

7.

Das landwirtschaftliche Wegenetz ist in Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer und der Stadt Nierstein wieder herzustellen bzw. zu ergänzen. Die Anzahl, genaue Lage und Breite der Wirtschaftswege ist im Planfeststellungsverfahren festzulegen.

Die Zufahrten zu den Aussiedlungen sind zu gewährleisten.

8.

Es ist zu untersuchen, inwieweit das Naturschutzgebiet „Eiskarb“ von dem Vorhaben betroffen ist. Ggf. sind entsprechende Maßnahmen festzulegen.

9.

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

10.

Aufgrund der außergewöhnlichen Häufung unterschiedlicher Georisiken ist im nachfolgenden Verfahren eine geologisch-geotechnische Erkundung durchzuführen. Es wird eine frühzeitige Abstimmung mit dem Landesamt für Geologie und Bergbau empfohlen.

11.

Wasserwirtschaftliche sowie bodenschutz- und altlastenrechtliche Belange sind zu beachten und im Vorfeld mit der Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz in Mainz zu klären.

12.

Die Hinweise des Wasser- und Schifffahrtsamtes Mannheim sind zu beachten.

13.

Die Querung der Bahngleise ist frühzeitig mit der DB Services Immobilien GmbH abzustimmen.

14.

Die raumordnerisch festgelegte Linienführung berührt und kreuzt verschiedene Leitungen. Bei der weiteren Planung ist eine rechtzeitige Abstimmung mit der Wasserversorgung Rheinhessen-Pfalz GmbH und der EWR Netz GmbH vorzunehmen.

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.

Ist innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren kein Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage dieser Entscheidung eingeleitet worden, entscheidet die zuständige Landesplanungsbehörde, ob ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

17.

Die Obere Landesplanungsbehörde ist an den anschließenden Genehmigungsverfahren zu beteiligen.

18.

Nach Realisierung des Vorhabens ist der Trassenverlauf der Oberen Landesplanungsbehörde zum Eintrag in das Raumordnungskataster gem. § 22 LPlG anzuzeigen.

B Gegenstand des Raumordnungsverfahrens

Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens ist der Bau einer Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9 und der B 420. Mit dem Vorhaben soll die Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Für das Raumordnungsverfahren wurden insgesamt sechs Varianten untersucht. Dabei wird Nierstein von der Variante 2 „Kleiner Ring mit Tunnel Roßberg“ östlich umgangen. Die Variante 3 beinhaltet den überirdischen Neubau der B 9 als sog. „bahnparallele Lösung“ mit einem nördlichen oder südlichen Zubringer zur B 420 (Varianten 3 a / 3 b). Bei der Variante 5 soll die B 9 als „Tunnel unter dem Rheinvorgelände“ ausgebaut werden, ebenfalls mit einem nördlichen oder südlichen Zubringer zur B 420 (Varianten 5 a / 5 b). Variante 5 c (modifizierte Variante 5 b) ist das Ergebnis einer nachträglichen Untersuchung (siehe „Verlauf des Verfahrens“).

Der Landesbetrieb Mobilität Worms hat für die zu untersuchenden Varianten folgende Unterlagen vorgelegt:

- Erläuterungsbericht, incl. Lagepläne für die Varianten 2, 3 a, 3 b, 5 a, 5 b (MANNS Ingenieure, Wirges, August 2012)
- Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie (FÖA Landschaftsplanung GmbH, Trier, März 2012)
- Städtebaulicher Fachbeitrag (Bachtler Böhme und Partner, Kaiserslautern, Februar 2012)
- Umweltverträglichkeitsstudie (FÖA Landschaftsplanung GmbH, Trier, März 2012)
- Ergänzende Untersuchung und zusammenfassende Beurteilung für die Variante 5 c (MANNS Ingenieure, Wirges, März 2013)
- Ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung der Variante 5 c (FÖA Landschaftsplanung GmbH, Trier, April 2013)
- Beurteilung von Maßnahmen zur Vermeidung der Kollisionsgefährdung für den Uhu und mögliche kompensatorische (FCS-) Maßnahmen, ergänzende Beurteilung der Variante 5 c (FÖA Landschaftsplanung GmbH, Trier, Mai 2013)

Trassenvarianten:

Die **Variante 2** „Kleiner Ring mit Tunnel Roßberg“ zweigt am südlichen Ortsrand von Nierstein, unmittelbar südlich der Feuerwehr, von der B 9 nach Westen ab. Sie überquert die Bahnlinie und führt anschließend weiter durch den östlichen und nördlichen Teil des Steinbruchs. Nach Verlassen des Steinbruchs verläuft die Variante südlich der Wohnbebauung nach Westen, um schließlich am westlichen Ortsrand von Nierstein die B 420 zu queren. Zwischen Nierstein und Schwabsburg verläuft die Trasse in einen 600 m langen Tunnel. Anschließend verschwenkt die Trasse hangparallel nach Nordosten, entlang des „Roten Hanges“. Nach einem weiteren 250 m langen Tunnel-

bauwerk bindet die Trasse nördlich der Kläranlage wieder an die bestehende B 9 an. Die Gesamtlänge beträgt ca. 5.900 m.

Die **Variante 3 a** „Bahnparallele Lösung mit nördlichem Zubringer B 420“ beinhaltet die Neutrassierung der B 9-neu parallel zur Bahnlinie Mainz – Ludwigshafen. Die Linieneinführung der B 420 erfolgt analog der Trasse 2 durch den Steinbruch. Die B 420-neu wird mit Hilfe eines Kreisverkehrsplatzes in Hochlage an die B 9 angebunden. Der Bahnübergang an der Wörrstädter Straße entfällt. Variante 3 a ist insgesamt ca. 4.200 m lang.

Die **Variante 3 b** „Bahnparallele Lösung mit südlichem Zubringer B 420“ entspricht bei der Neutrassierung der B 9 der Variante 3 a. Die Anbindung der B 420 an die B 9 erfolgt ebenfalls über einen Kreisel in Hochlage. Anschließend führt die Trasse der B 420-neu jedoch in westliche Richtung durch den Steinbruch und durch weinbaulich genutztes Gelände, schwenkt nach ca. 1.200 m nach Nordwesten ab, um westlich von Nierstein wieder an die bestehende B 420 anzubinden. Die Gesamtlänge der Variante 3 b beläuft sich auf ca. 4.100 m.

Die **Variante 5 a** „Tunnel unter Rheinvorgelände mit nördlichem Zubringer B 420“ beinhaltet die Neutrassierung der B 420 analog der Variante 3 a. Die Trasse der B 9-neu verläuft dagegen zwischen der Heugasse im Süden und dem nördlichen Ortsrand von Nierstein in Tunnellage. Die Länge der Variante beträgt knapp 4.600 m.

Die **Variante 5 b** „Tunnel unter Rheinvorgelände mit südlichem Zubringer B 420“ umfasst die Neutrassierung der B 420 analog der Variante 3 b sowie den Neubau der B 9 in Tunnellage. Variante 5 b ist etwa 4.350 m lang.

Bei **Variante 5 c** handelt es sich um eine leichte Modifizierung der Variante 5 b, bei der der südliche Zubringer zwischen dem Steinbruch und dem Anschluss an die be-

stehende B 420 leicht nach Norden versetzt geführt wird. Die Trassenlänge verkürzt sich dadurch auf ungefähr 4.200 m.

Als Vorzugsvariante hat der Antragsteller die Variante 5 a benannt.

Eine detaillierte Beschreibung der Varianten enthält der Erläuterungsbericht mit den beiliegenden Lageplänen sowie die ergänzende Untersuchung zur Variante 5 c.

C Verlauf des Verfahrens

Das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur hat mit Schreiben vom 31.08.2012 beim Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung, Oberste Landesplanungsbehörde, die Durchführung eines ROV für den Bau der Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9 und B 420 beantragt. Das Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung hat die SGD Süd, Obere Landesplanungsbehörde, mit Schreiben vom 03.09.2012 mit der Durchführung des ROV beauftragt.

Die SGD Süd, Obere Landesplanungsbehörde, hat mit Schreiben vom 12.09.2012 eine schriftliche Anhörung eingeleitet, um das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu bestätigen bzw. herbeizuführen.

An dem ROV wurden 36 Behörden, Gemeinden, Verbände und sonstige Stellen beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 17 Abs. 7 LPIG. Nach ortsüblicher Bekanntmachung haben die Unterlagen bei der Verbandsgemeindeverwaltung Nierstein-Oppenheim vom 08.10.2012 bis zum 06.11.2012 öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus konnten die Unterlagen auf den Internetseiten der SGD Süd

(www.sgdsued.rlp.de/Aktuelles/Raumordnungsverfahren) und des Landesbetriebes Mobilität Worms (www.ou-nierstein.de) eingesehen werden.

Während der Planauslegung wurden 487 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 und Anregungen wurden dem Landesbetrieb Mobilität zur Auswertung und Stellungnahme für den Erörterungstermin übermittelt.

Dabei zeigte sich, dass insbesondere eine im Rahmen der Stellungnahmen vorgebrachte modifizierte Variante 5 b (zukünftig Variante 5 c) einer zusätzlichen Untersuchung bedurfte. Die Ergebnisse der ergänzenden Untersuchung zur Variante 5 c wurden den Beteiligten mit der Einladung zum Erörterungstermin zur Kenntnis übersandt.

Der Erörterungstermin fand am 29.05.2013, 10.00 Uhr, im Sironasaal, An der Kaiserlinde 1, in 55283 Nierstein statt. Hierzu waren mit Schreiben vom 22.04.2013 alle Verfahrensbeteiligte sowie die Öffentlichkeit eingeladen worden.

Darüber hinaus fanden auf Einladung der Stadt Nierstein am 11.06.2012 sowie am 19.06.2013 Informationsveranstaltungen für die Bürger/innen statt.

Die o.g. Planung tangiert im Bereich des Steinbruchs auch Ziele des ROP Rheinhesen-Nahe (Vorranggebiet Arten- und Biotopschutz, Regionaler Grünzug). Der LBM Worms hatte daher mit Schreiben vom 16.05.2013 einen Antrag auf Zulassung einer Zielabweichung gem. § 10 Abs. 6 LPIG gestellt. Die Planungsgemeinschaft Rheinhesen-Nahe und die Obere Naturschutzbehörde wurden mit Schreiben vom 23.05.2013

gebeten, hierzu gesondert Stellung zu nehmen. Das Ergebnis des Verfahrens ist in den Entscheid eingeflossen.

D Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die schriftlichen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten dienen dem Zweck, das Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen und mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen.

Die nachfolgend dargelegten Aussagen werden nur insoweit wiedergegeben, als grundsätzliche Bedenken und Anregungen gegen das Vorhaben geäußert wurden, welche für die raumordnerische Empfehlung von Bedeutung sind.

Die **Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe**, Mainz, erklärt, dass im ROP 2004 eine Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9, die den Anforderungen aus Sicht des Städtebaus, des Fremdenverkehrs und der Rheinuferlandschaft gerecht werde, als Ziel formuliert sei. Die vorgenannten Anforderungen des Z 4 ROP 2004 könnten am ehesten mit den Varianten 5 a / 5 b erfüllt werden, da diese nicht in den touristisch bedeutsamen Landschaftsbestandteil „Roter Hang“ eingreifen würden. Zudem eröffne eine Untertunnelung der B 9 grundsätzlich neue städtebauliche Gestaltungsoptionen, insbesondere für das Rheinufer, die in Verbindung mit den netzergänzenden Maßnahmen gemäß städtebaulichem Fachbeitrag weiter optimiert werden könnten.

Aus Sicht der Geschäftsstelle seien mit der Variante 2 die größten Eingriffe in die Landschaft verbunden. Die Trassierung in den „Roten Hang“ werde aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen als sehr problematisch gesehen. Der „Rote Hang“ stelle ein Alleinstellungsmerkmal in Rheinhessen dar, so dass dieser Landschaftsbestandteil, in Verbindung mit der Weinkultur der Stadt Nierstein, auch ein bedeutendes touristisches Potential beinhalte. Die bahnparallele Lösung (Varianten 3 a /

3 b) stelle zwar eine grundsätzliche technische Problemlösung dar, sie eröffne jedoch kaum Möglichkeiten für städtebauliche Qualifizierungsmaßnahmen, welche die Wohn- und Aufenthaltsqualität am Rhein und auch die touristische Attraktivität verbessern könnten.

Ungeachtet dessen seien bei allen dargestellten Varianten wegen der Maßnahmenkoppelung der B 9-neu mit der Neuansbindung der B 420 an die B 9 regionalplanerische Freiraumschutzbelange berührt. So verlaufe die Trasse der nördlichen Zubringervariante durch ein Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz und durch einen Regionalen Grünzug, die Trasse der südlichen Zubringervariante verlaufe durch ein Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz und ebenfalls durch einen Regionalen Grünzug.

Eine Anbindung der B 420-neu an die B 9 südlich von Nierstein sei nach vorliegenden fachlichen Einschätzungen in Bezug auf das Vorkommen besonders geschützter Arten nach § 42 BNatSchG aber auch im Hinblick auf die geologischen Ausgangsbedingungen mit partiellen Hanginstabilitäten nicht unproblematisch. Insbesondere bei der nördlichen Variante des neuen Zubringers zur B 9 scheine nach den Ausführungen der UVS die Artenschutzverträglichkeit des Vorhabens im nördlichen Teil des Steinbruchs nicht gegeben. Eine Konfliktvermeidung mit besonders geschützten Arten würde wohl nur gelingen, wenn die Trasse in Richtung Norden aus dem Steinbruchbereich herausgeführt werden könnte. Hierbei rücke die Trasse jedoch noch näher an bestehende Wohngebiete bzw. an Gebiete, die für die weitere städtebauliche Entwicklung von Bedeutung seien, heran, so dass hier ebenfalls ein hoher Raumwiderstand vorliegen würde.

Es stelle sich die Frage, inwieweit die Eingriffe in das Arten- und Biotopschutzpotential und in den Regionalen Grünzug vermeidbar seien. Da aber die prognostizierten Entlastungen im Einmündungsbereich der B 420 mit ca. 51 % und am Ortsausgang mit

ca. 68 % angegeben würden, seien dies signifikante Effekte, welche wenig Spielraum für eine Null-Option der B 420 eröffneten.

Von regionalplanerischer Seite werde die Variante 5 b mit südlicher L 420-Neuanbindung als eine weitere Option betrachtet. Voraussetzung sei, dass sie mit dem Artenschutz besser in Einklang zu bringen sei, was gem. der UVS möglich erscheine. Dennoch sei in Bezug auf den Arten- und Biotopschutz zu beachten, dass diese Trassenvariante ein Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz quere, das der Sicherung und Entwicklung eines kohärenten regionalen Biotopverbundes diene und somit nicht mit diesem Ziel vereinbar sei. Hier wäre die Variante a besser, da sie nur einen kleineren Teil eines Vorbehaltsgebietes für den Arten- und Biotopschutz beanspruche. Für die Variante des südlichen Zubringers müssten erst die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die B 420-Neuanbindung in Abweichung von dem vorgenannten Ziel mit dem ROP 2004 konform gehen könne. Gleiches gelte für den Regionalen Grünzug, wobei gemäß ROP 2004 in diesem primär eine Besiedelung nicht zulässig sei. Vorhaben könnten nur zugelassen werden, wenn sie die Funktionen des Regionalen Grünzuges nicht beeinträchtigten oder wenn sie unvermeidlich und im überwiegenden öffentlichen Interesse seien. Die Funktionen des Grünzuges seien hier die Gliederung der Siedlung, der Schutz von siedlungsklimatisch bedeutsamen Freiflächen sowie die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Ohne der zuständigen Behörde in ihrer Entscheidung vorgreifen zu wollen, könne dies nach Auffassung der Geschäftsstelle nur im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens entschieden werden.

Von regionalplanerischer Seite müsse schließlich noch auf den Grundsatz 155 des LEP IV, nach dem u.a. auch eine Rheinquerung zwischen Nierstein und Geinsheim zu prüfen sowie auf Z 1 des Kapitels 4.1.3.2 Brückeninfrastruktur des ROP 2004, wonach der Bau einer Rheinbrücke bei Nierstein als überregionale Verbindung anzustreben sei, hingewiesen werden. Es werde angeregt, bei den verkehrstechnischen Planungen

auch die erforderlichen Voraussetzungen für die Einbindung einer Rheinbrücke zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.

Die **Kreisverwaltung Mainz-Bingen**, Ingelheim am Rhein, favorisiert die Variante 5b (Tunnel unter Rheinvorgelände mit südlichem Zubringer B 420).

Grundsätzlich führten beide Tunnelvarianten (5 a und 5 b) zu einer deutlichen Entlastung der Anwohner im Umfeld der B 9. Verkehrslärm und Abgase würden in der Ortslage erheblich reduziert. Beide Varianten böten darüber hinaus den größten Gestaltungsspielraum für die Ortslage von Nierstein. Das Rheinufer könne z.B. durch Außenrestaurants aufgewertet werden, was auch eine positive Wirkung auf den Fremdenverkehr haben würde. Dadurch werde die Stadt Nierstein ihrer im ROP 2004 zugewiesenen besonderen Funktion „Fremdenverkehr“ gerecht.

Die Verlagerung des Verkehrs auf den Zubringer B 420 (Steinbruch) führe zu einer Entlastung der Anwohner im südlichen Bereich zwischen Ausbauanfang und Beginn des Tunnelbauwerks. Dabei sei die Variante 5 b der Variante 5 a aufgrund des größeren Abstandes zum südlichen Ortsrand von Nierstein und hinsichtlich des Landschaftsbildes und der Naherholung vorzuziehen. Auch unter Berücksichtigung der Kriterien des Artenschutzes komme es bei dieser Variante zu einer geringeren Beeinträchtigung und damit zu einem geringeren Konfliktpotential, da der Steinbruch mit seinem Artenreichtum nicht wie bei Variante 5 a betroffen sei.

Im ROP 2004 sei im Bereich der beiden Trassen die Planung einer überregionalen Verbindung von der B 420 zur Fähranlegestelle nach Hessen im funktionalen Straßennetz dargestellt, der jedoch keiner der Varianten 5 a / 5 b exakt entspreche.

Von den beteiligten Fachbereichen würden folgende Anregungen / Bedenken zu dem Vorhaben geäußert:

Aus städtebaulicher Sicht werde von der Bauleitplanung die Variante 5 b favorisiert. Diese Variante werde der besonderen Funktion „Fremdenverkehr“ am meisten gerecht, weil das gesamte, mehrere Kilometer lange Rheinufer am Rand der Ortslage Nierstein erstmals erlebbar gemacht werden könne. Nierstein sei der einzige Ort zwischen Worms und Mainz, der unmittelbar längs des Rheins liege (u.a. mit langer Schiffertradition). Zusammen mit dem durch diese Variante nicht beeinträchtigten, weltbekannten „Roten Hang“ und dem in den letzten Jahren mit erheblichen Mitteln gepflegten Dorfkern rund um den Marktplatz ergebe sich hierdurch eine ganz erhebliche Aufwertung als Wohn- und Fremdenverkehrsort.

Um den sehr tiefen Einschnitt ins Gelände beim westlichen Heraustreten des B 420-Zubringers aus dem Steinbruch zu vermeiden, werde eine optimierte Variante etwas weiter nördlich vom südlichen Zubringer B 420 vorgeschlagen. Aufgrund der etwas kürzeren Strecke und des geringeren Erdaushubs sei mit einer Kostenreduktion zu rechnen.

Ferner werde eine schräg verlaufende Überquerung der Bahnlinie mit einem weiter südlich im Rheinvorgelände gelegenen, ebenerdigen Kreisel vorgeschlagen, um den Hochkreisel am südlichen Ende des B 420-Zubringers zu vermeiden. Dadurch könne ein verkehrsarchitektonisches Großbauwerk zwischen Oppenheim und Nierstein von 6 bis 7 Metern Höhe vermieden werden.

Variante 2 werde dagegen aus städtebaulicher Sicht abgelehnt. Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag könne mit dieser Variante zweifelsohne nicht erfüllt werden, da hier eine einmalige Naturlandschaft über Kilometer hinweg erstmals tief eingeschnitten und völlig zerschnitten werde. Nierstein befinde sich in Tallage. Jeglicher Straßenverkehrslärm, der z.T. auf freier Strecke weiter oberhalb entstehe, werde an den Hängen reflektiert und schallverstärkt. Geschwindigkeitsbeschränkungen seien auf anbaufreien Straßen außerhalb von Ortschaften erfahrungsgemäß wenig wirkungsvoll. Ein Lkw-Fahrverbot, wie es derzeit für die Ortsdurchfahrt Nierstein bestehe,

sei nach Umsetzung der Ortsumgehung nicht mehr haltbar, so dass angesichts der Mautpflicht auf Autobahnen und der Nähe zu Autobahnanschlüssen im Gegenteil sogar mit einer Erhöhung des Lkw-Anteils (mit entspr. Lärmauswirkungen) durch Umverteilung von Verkehren von Mainz, Bad Kreuznach und Worms zu rechnen sei.

Der Kleine Ring bedeute eine Verlagerung der bisherigen überörtlichen Verkehrsbelastung der B 9 vom unmittelbaren östlichen an den unmittelbaren westlichen Rand von Nierstein, an dem in den letzten Jahren alle neuen Wohngebiete Niersteins entwickelt worden seien. Durch den Kleinen Ring auf der einen und dem Rhein auf der anderen Seite würde Nierstein regelrecht eingeschnürt und in seiner weiteren Entwicklung massiv eingeschränkt.

Die große Bedeutung Niersteins mit langer Weinbautradition und dem Weintourismus als wichtigstes, gewachsenes wirtschaftliches Standbein mit dem „Aushängeschild“ Roter Hang werde der Variante 2 „geopfert“. Das Erlebnis der an dieser Stelle besonders steilen, unzerschnittenen Weinberge, im Zusammenhang mit den Anstrengungen der Städtebauförderung zur Sanierung rund um den Marktplatz, werde durch Variante 2 zerstört. Das Konzept „Wein probieren, wo er wächst“ müsse aufgegeben werden, wenn eine überörtliche Hauptverkehrsstraße mitten durch die Hänge führe.

Ferner würden die Variante 3 a und 3 b - trotz durchaus sinnvoller Bündelung von mehreren Verkehrsstrassen und des nicht erforderlichen Eingriffs in Natur und Landschaft - abgelehnt, da Wohnhäuser und ehemalige Weingüter abgerissen werden müssten, die teilweise seit Generationen in Familienbesitz seien. Zu den finanziellen Entschädigungen (Enteignung, Aufkauf von Gebäuden und Grundstücken, Ersatzleistungen u.a.) komme als Argument gegen diese Variante noch die trennende Wirkung der gebündelten Verkehrswege Richtung Rheinufer hinzu.

Die Untere Denkmalschutzbehörde weise ferner darauf hin, dass unter dem rückzubauenen Gebäudebestand auch Kulturdenkmäler im Sinne des Denkmalschutzes (DSchG) betroffen seien.

Weiterhin spreche man sich auch gegen Variante 5 a aus, da diese in exponierter und weithin sichtbarer Lage im Bereich der unmittelbar angrenzenden Wohngebiete „Hummertal-West“ bzw. „Wörrstädter Straße“ liege. Auch werde jegliche weitere städtebauliche Entwicklung am südlichen Ortsrand von Nierstein durch die Nähe zur Straße/Schallschutzwand unterbunden. Daneben werde die Naherholung (Feierabendspaziergänge in die Weinberge, Weinbergsrundfahrten u.a.) stark beeinträchtigt.

Die Untere Naturschutzbehörde erklärt, dass die Umweltverträglichkeitsstudie deutlich zeige, dass die Variante 2 „Kleiner Ring mit Tunnel Roßberg“ den höchsten Beeinträchtigungsgrad hinsichtlich nahezu sämtlicher untersuchter Kriterien berge. Dies sei auch nicht weiter verwunderlich, denn die Trassenführung berühre alle in naturschutzfachlicher Sicht wertgebenden Strukturen der Umgebung Niersteins: den Roten Hang, das Schwabsburger Ried und den Kalksteinbruch Oppenheim. Bei allen anderen Varianten werde der Rote Hang nicht tangiert, ebenso wenig das Schwabsburger Ried, was jedoch daran liege, dass die Querverbindung zwischen K 45 und B 420 nicht Gegenstand dieses Verfahrens sei.

Die naturschutzfachliche Reihung zeige jedoch eine deutliche Favorisierung der Varianten 3 „Bahnparallele“ und 5 „Tunnel“, jeweils mit südlichem Zubringer. Die günstigere Bewertung der beiden „b-Trassenvarianten“ resultiere im Wesentlichen aus geringeren nachteiligen Einflüssen auf das Landschaftsbild sowie die Wohn- und Erholungssituation der Umgebung. Man teile mit, dass die Unterlagen fachlich qualifiziert erarbeitet und die Abwägung und Bewertung der einzelnen Kriterien nachvollziehbar dargestellt worden seien, so dass das vorgelegte Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt werden könne.

Die Untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass der Streckenverlauf der Variante 2 das Gewässersystem des Flügelbach-Kinsbaches tangiere, d.h. den Dexheimer Graben als auch den Flügelbach. Für den Flügelbach sei zwischenzeitlich ein rechtsgültiges Überschwemmungsgebiet ausgewiesen worden. Für diese Variante wäre gemäß den vorliegenden Unterlagen eine Verlegung des Gewässerbettes um 350 m erforderlich. Hierfür wäre ein eigenes wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

Die **Stadtverwaltung Nierstein** hat sich für die Variante 5 „Tunnel unter Rheinvorge-lände“ und für eine modifizierte 5 b Variante des B 420-Zubringers ausgesprochen. Eine Untertunnelung der B 9 werde ausdrücklich begrüßt und mitgetragen.

Variante 2 werde wegen der damit verbundenen massiven Beeinträchtigung der weltbekannten Niersteiner Weinbergslage „Roter Hang“ sowie den auch von der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellten schwerwiegenden Eingriffen in die Kulturlandschaft und die Ökologie abgelehnt. Auch die fortgeschrittene Bebauung im Baugebiet „Rossberg West“ stehe dieser Variante entgegen.

Ferner würde sowohl die Variante 3 b abgelehnt, bei der etliche Wohngebäude abgerissen werden müssten als auch die B 420-Zubringer der Varianten 5 a und 5 b. Bei 5 a liege das „Nein“ einerseits in dem ökologisch besonders schützenswerten Bereich des Steinbruchs und andererseits in der angrenzenden, ortsnahen Bebauung begründet. Bei Variante 5 b werde dagegen der angepeilte Kostenrahmen überschritten und zu viel Fläche verbraucht.

Die **Stadtverwaltung Oppenheim** erklärt, dass sie die Stadt Nierstein in ihrem Ziel, die Ortsumgehung Nierstein zu realisieren, unterstütze.

Zwar seien in den Verfahrensunterlagen auch die Verkehrszahlen von 2010 genannt, die Prognosen für die Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 basierten jedoch auf Ver-

kehruntersuchungen von 1999 und 2006. Auf Seite 23 werde ausdrücklich darauf verwiesen, dass sich die Aktualisierung auf die Daten von 1999 beziehe. Die Gefahr, dass die Berechnung auf veralteten Daten basiere und neuere Mobilitätstrends nicht berücksichtigt seien, erscheine hoch.

Unklar sei zum Beispiel, welche Einflüsse die geplante Anbindung von Nierstein, Oppenheim und Dienheim an das S-Bahn-Netz Rhein-Main haben werde. Es sei anzunehmen, dass mit einem verbesserten Bahnangebot insbesondere Berufspendler vermehrt von der Straße auf die Schiene umstiegen. Steigende Mobilitätskosten stünden der Tendenz nach einem rasanten Verkehrszuwachs entgegen. Zu bedenken sei weiterhin, dass sich das Bevölkerungswachstum in der Verbandsgemeinde tendenziell verringern werde.

Die geplante Umgehung bringe vor allem eine Entlastung vom Durchgangsverkehr, ohne den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr ausreichend zu berücksichtigen. Das Verhältnis von Ziel-/Quellverkehr zum Durchgangsverkehr sei daher spätestens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu untersuchen, wenn man den Effekt einer Umgehung verlässlich ermitteln wolle. Außerdem sollte für den Bereich der B 9 in Oppenheim untersucht werden, ob die beiden Ampeln am Bahnhof wegfallen könnten und stattdessen die Fußgängerüberführung über die B 9 hinweg im Interesse der Sicherheit der Fußgänger verlängert werde. Darüber hinaus bitte man um Berücksichtigung weiterer Aspekte im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.¹

Der in den Varianten 3 und 5 projektierte Kreisverkehrsplatz in Hochlage (Hochkreisel) in 6 bis 7 Metern Höhe beeinträchtigt das Stadt- und Landschaftsbild an der nördlichen Grenze Oppenheims erheblich. Oppenheim sei als tourismusorientierte historische Weinstadt auf das wohlmeinende Interesse ihrer Besucher und auf ein städtebaulich ansprechendes Ambiente und Stadtportal angewiesen. Die hier zur Ausführung kommende Verkehrslösung müsse architektonisch vertretbar sein und müsse

¹ Die aufgezählten Einzelaspekte wurden dem LBM zur weiteren Berücksichtigung übersandt.

sich in die Landschaft integrieren. Diese Lösung habe unter intensiver Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger zu erfolgen (Transparenzgedanke).

Ferner seien auch die Raumwiderstände/Konfliktschwerpunkte für den Raum Oppenheim zu untersuchen, was bisher nicht geschehen sei. Es sei davon auszugehen, dass die Planvarianten 3 und 5 die Bereiche Vorstadt, Hafen und vermutlich auch das östlich der B 9 befindliche Naturschutzgebiet „Eiskarbe“ im Oppenheimer Wäldchen direkt berührten. Zu diesen Bereichen sollten Aussagen über zu erwartende Lärm- oder Schadstoffemissionen erfolgen. Insbesondere die Hochlage des Kreisels werde eine erhöhte Lärmemission im Bereich der Vorstadt und des Oppenheimer Hafens nach sich ziehen. Alternativen zum Hochkreisel sollten daher geprüft werden.

Der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland** (BUND), Kreisgruppe Mainz-Bingen, Nackenheim, die **Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz** e.V. (GNOR), Mainz, der **Naturschutzbund Deutschland** (NABU), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Mainz, und die **Pollichia**, Worms, äußern in einer gemeinsamen Stellungnahme erhebliche naturschutzfachliche Bedenken und schlagen eine modifizierte Variante 5 b mit einer teilweisen Überdeckung der Trasse im Bereich des Steinbruchs vor.

Alle im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Varianten hätten erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Sowohl der sog. „Rote Hang“ in Nierstein als auch der Niersteiner Steinbruch besäßen eine herausragende naturschutzfachliche Bedeutung. Der in der UVS herausgearbeitete sehr hohe Raumwiderstand verbiete es eigentlich, eine Straße durch den „Roten Hang“ oder den Niersteiner Steinbruch zu bauen.

Die zur Begründung des Verkehrsprojektes durchgeführte Verkehrsprognose sei unglaubwürdig. Die vom selben Institut erstellte Vorgängerprognose aus dem Jahr 1999 erweise sich als völlig unzutreffend. Statt der damals prognostizierten Steigerung der

Verkehrszahlen der B 9 um 26,5 % in 17 Jahren (von 22.040 Kfz/24h in 1998 auf 27.874 Kfz/24h in 2015) sei durch die Verkehrszählung 2010 (nach 12 Jahren des damaligen Prognosezeitraumes) eine Reduzierung der Verkehrszahlen um 4,72 % auf 21.000 Kfz/24h festgestellt worden. Bei der B 420 lägen die Prognosen noch schlechter. Statt einer 1999 prognostizierten Verkehrssteigerung von 41,3 % (von 9.851 Kfz/24h auf 13.780 Kfz/24h) ergäbe sich nach mehr als 2/3 dieses Prognosezeitraumes eine Verkehrsreduzierung von minus 14,88 % auf 8.300 Kfz/24h. Vor diesem Hintergrund erschienen die jetzt neu durchgeführten Verkehrsprognosen bis 2020 nicht geeignet, eine besondere Dringlichkeit oder gar eine unzumutbare Belastung zu unterstellen, die es rechtfertigen würde, von den naturschutzrechtlichen Ge- und Verboten zu befreien.

Alle im ROV geprüften Alternativen beinhalteten eine Streckenführung durch den ökologisch besonders wertvollen Niersteiner Steinbruch. Eine Null-Variante sei nicht geprüft worden, obwohl es durch die Ergebnisse der Verkehrszählung gerechtfertigt gewesen wäre, eine alleinige Verlegung der B 9 mit Beibehaltung einer optimierten B 420 zu verfolgen. Dadurch wäre der Konfliktbereich Steinbruch vermieden worden.

Die naturunverträgliche Variante 5a werde aus reinen Kostengründen als Vorzugsvariante ausgewählt, obwohl alternative Streckenführungen (z.B. 5 b modifiziert) mit nahezu gleichem Kostenaspekt möglich wären. Eine sachgerechte Abwägung der unterschiedlichen Belange habe damit nicht erfolgen können.

Die Varianten „Kleiner Ring“ und a/b (Anbindung B 420 durch den Steinbruch) würden aufgrund der starken Beeinträchtigung der ökologischen Wertigkeit des „Roten Hanges“ und des Niersteiner Steinbruchs abgelehnt. Eine Straße durch den Steinbruch sei ein Eingriff in einen der wertvollsten Lebensräume im nördlichen Rheinhessen und beeinträchtige eine Fülle von hochgradig gefährdeten Arten mit z.T. europäischem Schutzstatus. Arten, die auf der Roten Liste Deutschlands als vom Aussterben bedroht klassifiziert seien, würden durch den Straßenbau im Steinbruch ihren Lebens-

raum verlieren. Die lokalen Populationen einiger Arten würden erheblich beeinträchtigt werden; einer Art drohe das Aussterben aus Rheinland-Pfalz. Insbesondere die a-Variante durch den Steinbruch löse „artenschutzrechtliche Konflikte aus, die nicht vermieden werden können. Da auch die Kriterien für eine Ausnahme nicht zutreffen, sind diese Varianten nicht zulässig nach den Kriterien des aktuellen europäischen Artenschutzrechtes“. Für eine Ausnahme nach § 45 Absatz 7 fehlten die Voraussetzungen. Eine Befreiung nach § 67 BNatSchG komme dann aus Rechtsgründen nicht in Frage, wenn keine privaten Eigentümerinteressen betroffen seien. Abgesehen davon wären die Voraussetzungen für ein überwiegendes öffentliches Interesse nicht gegeben. Die ökologische Wertigkeit des Steinbruchs sei so hoch, dass sie den verkehrspolitischen Zielsetzungen vorgehe. Dies insbesondere auch deshalb, weil es Alternativen gebe, die Eingriffe gegenüber der a-Variante reduzierten. Wenn überhaupt eine Straße durch den Steinbruch als Kompromiss akzeptiert werden könne, dann die b-Variante mit einer teilweisen Überdeckung.

Die der UVS zugrunde liegende Erfassung der verfahrensrelevanten Tierarten erfolgte 2001 und 2002 und liege damit mehr als 10 Jahre zurück. Die seit diesem Zeitpunkt erfolgten Besiedlungen hätten den ökologischen Wert des Steinbruchs weiter erhöht. Für eine mängelfreie Abwägung der unterschiedlichen Belange sei diese veraltete Datengrundlage zu aktualisieren.

Verkehrsprognose

Um die Notwendigkeit der Baumaßnahme zu begründen, sei eine Verkehrsprognose für das Jahr 2020 durchgeführt worden. Sie fuße auf einer Verkehrsuntersuchung der Fa. VERTEC GmbH, Koblenz und prognostiziere einen Anstieg des Verkehrs auf der B 9 in Richtung Mainz von 21.000 Kfz/24 h (Verkehrszählung 2010) auf 28.700 Kfz/24 h im Jahr 2020 (vgl. S. 23 des Erläuterungsberichtes). Die Glaubwürdigkeit dieser Prognose werde von den Naturschutzverbänden angezweifelt.

Diese Einschätzung sei begründet in einem Vergleich mit einer Verkehrsprognose derselben Fa. VERTEC aus dem Jahr 1999, die im Erläuterungsbericht auf S. 20 erwähnt sei. Leider verschweige der Erläuterungsbericht die damals ermittelten Zahlen. Sie hätten für das Jahr 1998 einen Bestand von 22.040 Kfz/24 h ergeben. Damals prognostizierte VERTEC für das Jahr 2015 einen Verkehr von 27.874 Kfz/24 h. Tatsächlich seien 21.000 Kfz/24 h im Jahr 2010 gezählt worden. Nach mehr als 2/3 des damaligen Prognosezeitraums hätte sich somit eine Abnahme des Verkehrs von 22.040 Kfz/24 h im Jahr 1998 auf 21.000 Kfz/24 h im Jahr 2010 ergeben (minus 4,72%).

Ähnlich würden die Zahlen auf der B 420 aussehen. Hier hätte VERTEC 8.300 Kfz/24 h im Jahr 2010 gezählt und einen Anstieg auf 18.350 Kfz/24 h im Jahr 2020 prognostiziert (die prozentuale Steigerungsrate von 88% sei im Erläuterungsbericht falsch angegeben.) Bei der Verkehrszählung 1998 seien hier 9.751 Fahrzeuge gezählt und für 2015 damals 13.780 Kfz/24 h prognostiziert worden. Nach mehr als 2/3 des damaligen Prognosezeitraums hätte sich somit eine Abnahme des Verkehrs von 9.751 Kfz/24 h im Jahr 1998 auf 8.300 Kfz/24 h im Jahr 2010 ergeben (minus 14,88%).

Vor diesem Hintergrund sei die prognostizierte Steigerung des Verkehrs auf 28.700 Kfz/24 h (B 9) bzw. 18.350 Kfz/24 h (B 420) unglaubwürdig, auch wenn der Prognosezeitraum jetzt auf 2020 verlängert worden sei. Gerade wegen der in Kürze bevorstehenden Anbindung von Nierstein an das S-Bahn-Netz (Mannheim-Mainz) würden viele Berufspendler auf den ÖPNV umsteigen, was der Prognose ebenfalls entgegenlaufe. Aufgrund dieser fehlerhaften Darstellung der Verkehrsentwicklung sei die Einschätzung der Nullvariante und in deren Folge die Einschätzung einer unzumutbaren Belastung und eines überwiegenden öffentlichen Interesses für die Vorzugsvariante unzutreffend.

Unzureichende Alternativenprüfung

Im Raumordnungsverfahren sei keine Alternative betrachtet worden, die den Steinbruch nicht tangiere. Dies sei fehlerhaft, weil die vorgeschriebene Prüfung der Eingriffsvermeidung nicht durchgeführt worden sei. So sei weder ein B 420-Verlauf außerhalb des Steinbruchs betrachtet worden noch die alleinige B 9-Verlegung. Stattdessen seien mit der vorgesehenen Schließung des Bahnübergangs Wörrstädter Straße und einer B 9-Planung ohne innerörtliche Anschlussmöglichkeiten Zwangspunkte geschaffen worden, die die Verlegung der B 420 notwendig machten. Da die Hauptverkehrsprobleme am Einmündungsbereich B 420 / B9 bestünden, hätte die Variante B 9-Verlegung mit Optimierung der B 420-Bahnunterführung mit Weiterführung der B 420 auf der B 9 alt und Anbindung außerhalb von Nierstein geprüft werden müssen. Auch eine optimierte Anbindung der B 420 an die B9 neu (im Tunnel) sei nicht geprüft worden. Durch eine solche Variante könne der Rückstau der B 420 vermieden werden. Ein flüssiger B 420-Verkehrsfluss würde die Belastungen drastisch reduzieren. Auch für großräumige Alternativen, wie die Verlegung der B 420 östlich Dexheim auf die sog. „Dyckerhoffstraße“ mit Weiterführung südlich von Oppenheim, hätte keine Prüfung stattgefunden. Durch die Nichtberücksichtigung dieser Alternativen hätte keine sachgerechte Abwägung mit den ökologischen Belangen im Steinbruch erfolgen können.

Beurteilung der Variante 2: Kleiner Ring mit Tunnel Roßberg

Man teile die Aussage der UVS, dass dies im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit die mit Abstand ungünstigste Variante darstelle. Die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Landschaftsbild, Erholung, Boden und Klima würden so stark beeinträchtigt, dass die Eingriffe nicht vollständig ausgeglichen werden könnten. Deshalb lehne man diese Variante ab.

Beurteilung der Varianten 3/5: Bahnparallele Lösung/Tunnel unter Rheinvorgelände

Die Varianten 3 und 5 - soweit sie die Verlegung der B 9 am Rhein betreffen - unterschieden sich bzgl. der naturschutzfachlichen Schutzgüter nicht wesentlich. Die

Naturschutzverbände präferierten deshalb keine Variante. Zu prüfen sei allerdings, ob bei einer Kombination beider Varianten durch einen weiter nördlich beginnenden Tunnel sowohl der Bahnübergang „Wörrstädter Straße“ als auch die Bahnunterführung „Heugasse“ erhalten werden könnten. Der Bahnübergang wäre zur Vermeidung einer B420-Verlegung durch den Steinbruch sowie für eine Anbindung des innerörtlichen Verkehrs an die B 9, die Bahnunterführung für den Fahrradverkehr (Schüler) wichtig.

Beurteilung der Varianten a/b: Südlicher/nördlicher Zubringer durch den Steinbruch

Der Niersteiner Steinbruch stelle für eine Vielzahl von Arten, u.a. 5 Fledermaus- und 73 Vogelarten, einen der wichtigsten Lebensräume im nördlichen Rheinhessen dar. Er beherberge landes- und bundesweit bedeutsame und schutzwürdige Artenvorkommen und Lebensgemeinschaften trocken-warmer Standorte. Deshalb sei er im ROP Rheinhessen-Nahe als Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz dargestellt worden. Das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht führe ihn in der Vorschlagsliste für Naturschutzgebiete.

Aufgrund dieser herausragenden Bedeutung für Pflanzen und Tiere und deren hohe Empfindlichkeit gegenüber Biotopverlust und Zerschneidung ermittle die UVS zutreffend einen sehr hohen Raumwiderstand im Bereich des Steinbruchs, der nach Auffassung der Naturschutzverbände sogar noch höher einzustufen sei als beim Roten Hang.

Für einige Arten würde ein Straßenverlauf im Steinbruch zu einer Verschlechterung der lokalen Population führen. Neben dem erhöhten Tötungsrisiko durch Zerschneidung seien die Beunruhigung dieses noch störungsarmen Rückzugsgebietes, die Verlärmung und die Änderung der kleinklimatischen Verhältnisse zu nennen. Somit griffen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Aus diesem Grund lehnten die Naturschutzverbände eine Straßenführung durch den Steinbruch ab.

Ausnahmetatbestand nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Der Uhu habe im Niersteiner Steinbruch ein für die lokale Population unverzichtbares Vorkommen. Von den in der UVS genannten drei Uhu-Nachweisen im Bereich Nierstein-Oppenheim existierten die Vorkommen an der Oppenheimer Katharinenkirche und im Dexheimer Steinbruch nicht mehr. Dafür brüte der Uhu jetzt mit zwei Brutpaaren im Niersteiner Steinbruch. Neben dem alten Brutstandort fand 2012 eine Brut im südlichen Teil des Steinbruchs statt. Damit bestehe die lokale Population ausschließlich im Steinbruch. Der Verlust eines oder beider Brutplätze würde zu einer starken Verschlechterung oder zur Auslöschung der lokalen möglicherweise auch regionalen Population führen, da keine Jungtiere aus dem Niersteiner Steinbruch in andere Gegenden abwandern und dortige Verluste ausgleichen könnten. Die UVS gehe deshalb zu Recht davon aus, dass die Ausnahmekriterien nicht erfüllt seien.

Durch die UVS nicht erfasst sei eine Brut des Kolkraben, der im Kartierungszeitraum noch nicht im Steinbruch brütete. Der Kolkrabe werde in der Roten Liste von Rheinland-Pfalz als ausgestorben geführt. Regional handele es sich um das einzige Brutvorkommen. Für diese sehr störanfällige Art sei der Nistplatzverlust durch die Straßenführung im Steinbruch wahrscheinlich, so dass mit dem Verschwinden der regionalen Population zu rechnen sei. Auch für diese Art seien die Ausnahmekriterien nicht erfüllt.

Der violetthalsige Maiwurmkäfer (Ölkäfer) werde auf der Roten Liste Deutschland in der Kategorie 1 (vom Aussterben bedroht) geführt. Neben dem Vorkommen im nördlichen Bereich des Steinbruchs gebe es noch ein kleineres Vorkommen bei Monsheim. Mit einem Straßenverlauf im Steinbruch werde diese lokale Population akut gefährdet und die Art werde möglicherweise aus Rheinland-Pfalz verschwinden. Auch hier seien die Ausnahmekriterien nicht erfüllt.

Die Naturschutzverbände beurteilten das Vorkommen des Steinschmätzers sowie dessen Planungsrelevanz anders als die UVS. In den letzten 10 Jahren hätten sich im

nördlichen Rheinhessen dramatische Veränderungen bei dieser Art ergeben. Durch die Begrünung der Weinberge sei der Steinschmätzer am Roten Hang nahezu verschwunden, weil die Art Rohbodenstandorte benötige. Die beiden Brutpaare im Steinbruch seien die letzten der lokalen Population. Aufgrund ihrer Gefährdung durch die Verlärmung sei mit dem Verschwinden der lokalen Population zu rechnen. Auch hier seien die Ausnahmekriterien nicht erfüllt.

Im Artenschutzbeitrag nicht betrachtet wurde die besonders geschützte Art „Italienische Schönschrecke (*Calliptamus italicus*)“. Sie sei in der Roten Liste Deutschland als vom Aussterben bedroht kategorisiert und komme nur noch an wenigen Stellen in Rheinland-Pfalz vor. Das isolierte Vorkommen im Steinbruch sei das einzige Vorkommen im östlichen Rheinland-Pfalz. Der Verlust von mind. 0,5 ha Lebensraum durch die Variante a führe zu einer Verschlechterung der lokalen und wegen der Seltenheit der Art auch der regionalen Population. Auch hier seien die Ausnahmetatbestände nicht erfüllt.

Auch für die Schlingnatter (*Coronella austriaca*) wurde im Artenschutzbeitrag keine Ausnahmeprüfung durchgeführt, obwohl sie in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sei. Neben dem Vorkommen im Steinbruch komme die Schlingnatter noch „im Auflangen“ zwischen Nierstein und Schwabsburg (2005) und bei Nackenheim vor. Auch für sie würde die Variante a zu einem Lebensraumverlust und zu einer Verschlechterung der lokalen Population führen. Die Ausnahmetatbestände seien nicht erfüllt.

Möglichkeit von vorgezogenen oder nachträglichen Ausgleichsmaßnahmen

Aufgrund der Nähe der Straßenführung zum nördlichen Uhu-Brutplatz und dessen Bedarf an Steilwänden seien Maßnahmen, die den Eingriff für den Uhu durch Variante a minimieren könnten, nicht gegeben. Die Straßenführung in Dammlage verhindere Randböschungen und eine Teilüberdeckung der Straße.

Auch für den Ölkäfer könnten deshalb hier keine Minimierungsmaßnahmen ergriffen werden.

Im Steinbruch jagende Fledermausarten würden durch die Dammlage der a-Variante stark gefährdet. Fledermäuse orientierten sich mithilfe der Ultraschallreflexion. Dadurch verwendeten Sie gerne Leitstrukturen, wie Baumreihen, Heckenreihen oder – wie hier – aus der niedrigen Umgebung herausragende Dammstrukturen. Damit stehe zu befürchten, dass die mehrere Meter hohe Dammlage die Fledermäuse direkt anziehe, insbesondere durch den Insektenreichtum in den wärmebegünstigten Steillagen in unmittelbarer Nähe.

Vorgezogene CEF-Maßnahmen oder nachträgliche Ersatzmaßnahmen seien bei Variante a für die besonders gefährdeten Arten nicht zielführend.

Die b-Variante verlaufe im südlichen Bereich des Steinbruchs weitgehend unter dem aktuellen Geländeniveau. Dort werde der zweite Uhu-Brutplatz tangiert und wäre stark gefährdet. Eine Realisierung dieser Variante wäre nur vertretbar, wenn eine ausreichende Überdeckelung der Straße erfolgen würde. Östlich an die Überdeckelung anschließend, wären seitliche Anböschungen als Minimierungsmaßnahme erforderlich.

Unvereinbarkeit mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie

Die Straßenführung im Steinbruch sei nach Art. 5 lit. a) Vogelschutzrichtlinie (VRL) unzulässig, denn sie führe zu einer absichtlichen Zerstörung von Nistplätzen. Für den Steinschmätzer werde die a-Variante das sichere Verschwinden aus dem Steinbruch bedeuten. Da er in den letzten Jahren einen dramatischen Bestandsrückgang verzeichnete und selbst im für ihn ausgewiesenen Vogelschutzgebiet „Höllensbrand“ bei Gundersheim stark zurückgegangen sei, gefährdeten weitere Revierverluste die regionale Population und seien deshalb aus europarechtlichen Gründen unzulässig. Wegen den bei der a-Variante nicht möglichen Maßnahmen zur Eingriffsminimierung änderten auch CEF-Maßnahmen diese Beurteilung nicht.

Der gleiche Sachverhalt treffe auf den Uhu zu.

Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Die Ortsumgehung Nierstein sei im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ eingeordnet. Diese Kategorie umfasse Vorhaben, die besondere Anforderungen an die Vereinbarkeit von verkehrspolitisch hoch eingeordneten Vorhaben mit den Zielen des Naturschutzes stellten. In der Antwort auf eine kleine Anfrage (Drucksache 17/1843) führe die Bundesregierung am 10.06.2010 dazu aus: „Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik bewältigt werden kann. In der Regel findet eine naturschutzfachliche Optimierung der Planung statt“. Im vorliegenden Fall der OU Nierstein finde diese naturschutzfachliche Optimierung aber gerade nicht statt. Die im Erläuterungsbericht genannte Zielsetzung, eine Befreiung von den Verboten des Bundesnaturschutzgesetzes zu bewirken (S. 79), verhindere eine naturschutzfachliche Optimierung und wolle eine naturunverträgliche Variante durchsetzen. Damit werde die Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ konterkariert. Die logische Konsequenz der Nichtbewältigung dieser besonderen Anforderungen in dieser Kategorie müsste entweder der Verzicht auf das Vorhaben oder die Bereitstellung von mehr Mitteln für die Erfüllung der besonderen Anforderungen sein. Die in diesem Verfahren beabsichtigte Aussetzung der naturschutzrechtlichen Erfordernisse durch eine Befreiung führe die Kategorie „mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ jedenfalls ad absurdum.

Der **Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.**, Neustadt an der Weinstraße, sieht die Variante mit Tunnel unter dem Rheinvor Gelände sehr kritisch, da mit unvorhersehbaren Zusatzkosten zu rechnen sei, die im Vorhinein nicht kalkulierbar seien. Eine großzügigere und auch für den Weinbau schonendere Westumgehung für Nierstein und Oppenheim wäre eindeutig einer allei-

nigen Ortsumgebung für Nierstein vorzuziehen (z.B. ab Guntersblum bzw. Ludwigshöhe bis zur L 413 zwischen Bodenheim und Nackenheim, ggf. westlich von Dexheim und / oder Schwabsburg verlaufend).

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück**, Bad Kreuznach, weist auf derzeit laufende Flurbereinigungsverfahren im Bereich der Weinbergflächen des Niersteiner Plateaus hin.

Man bedauere sehr, dass in den Unterlagen keine Aussagen zu den agrarstrukturellen Nachteilen zu finden seien, die durch die Umsetzung der vorgelegten Planungsalternativen hervorgerufen würden. Die Inanspruchnahme hochwertiger Weinbergflächen, die Durchschneidung der vorhandenen Bewirtschaftungseinheiten sowie des bestehenden Wege- und Gewässernetzes führten zu Flächenverlusten, verursachten Umwege für Bewirtschafter und führten zu kleinen unförmigen, für die Weinbaubewirtschaftung unwirtschaftlichen Restgrundstücken. Die Grundstückseigentümer und Bewirtschafter würden unterschiedlich stark betroffen, d.h. der Landverlust konzentrierte sich auf einzelne Betriebe und führe zu starken betriebswirtschaftlichen Nachteilen. Den stärksten Eingriff sowohl in die Agrarstruktur als auch in das Landschaftsbild würde die Variante 2 hervorrufen, da sie die bereits flurbereinigten weinbaulich sehr bedeutsamen Rebflächen am Roten Hang beeinträchtigt.

Alle vorgestellten Trassenvarianten führten im südlichen Bereich durch das rechtskräftig angeordnete Weinbergflurbereinigungsverfahren Nierstein-Plateau. Das Flurbereinigungsverfahren sei am 24.04.2007 nach § 1 FlurbG zur Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Landwirtschaft angeordnet worden. Dieses Gesamtverfahren werde in sieben eigenständigen Flurbereinigungsabschnitten abgearbeitet, die nacheinander vom Stammverfahren abgeteilt würden. Der erste Abschnitt (Nierstein-Plateau – Projekt I) sei bereits umgesetzt und der zweite vom Stammverfahren abgeteilt.

Die südlichen Trassenabschnitte der geplanten Ortsumgehung verliefen durch die Verfahrensabschnitte Nierstein-Plateau - Proj. V und Nierstein-Plateau - Proj. VII.

Es sei festzuhalten, dass das Vorhaben durch eine maßnahmenbegleitende Unternehmensflurbereinigung sozialverträglicher für die betroffenen Eigentümer und Betriebe umgesetzt werden könne. So könnten Durchschneidungsschäden vermieden und die Grundstücke derart neu geordnet werden, dass ein auf die Baumaßnahme abgestimmtes Wege-, Gewässer- und Biotopnetz entstehe. Die Verteilung des Landverlustes auf einen größeren Kreis von Eigentümern durch ein derartiges Verfahren könne existenzbedrohende Härten für einzelne Winzer vermeiden.

Die Umstellung des südlichen Teils des bestehenden Flurbereinigungsverfahrens auf ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren würde eine Änderung der Aufbauplanung bedingen. Je nach Trassenfestlegung für die Umgehungsstrasse müssten die Aufbauabschnitte neu zusammengefasst und zeitlich neu eingeplant werden. Hierzu sei die Aufbaugemeinschaft Nierstein in die Abstimmungsgespräche einzubeziehen. Ein zeitliches Vorziehen von Weinbergräumungen würde Entschädigungsleistungen bedingen, die vom Unternehmensträger zu tragen wären.

Die Realisierung der Umgehungsstraße bedinge weiterhin, dass landespflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig würden. Um den Flächenverlust an wertvollen produktiven Weinbergsflächen zu minimieren, sollten Lösungen abgestimmt werden, die sowohl für den Naturschutz, als auch für die Landwirtschaft gewinnbringend seien (z.B. Trockenmauersanierungen) und trotzdem flächensparend wirkten. Auch hier seien Synergieeffekte mit den laufenden Flurbereinigungsverfahren denkbar.

Abschließend bleibe festzuhalten, dass es zur detaillierteren Planung der Umgehungsstraße unabdingbar sei, die Umsetzungsmöglichkeiten mit dem DLR als Flurbereinigungsbehörde, mit der Teilnehmergeinschaft des betroffenen Flurbereini-

gungsverfahren Nierstein-Plateau und mit der Aufbaugemeinschaft Nierstein abzustimmen.

Die **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**, Dienststelle Alzey, und der **Bauern- und Winzerverband**, Alzey, sprechen sich für eine modifizierte Variante 5 b aus.

Das Erfordernis einer Ortsumgehung zur Verkehrsentlastung der Ortslage von Nierstein und der Verbesserung der Verkehrsqualität werde nicht in Frage gestellt. Festzuhalten sei jedoch, dass mit der geplanten Maßnahme erhebliche Eingriffe in die Agrarstruktur und in Natur und Landschaft verbunden seien und daher die Landwirtschaft in sehr hohem Maße betroffen sei. Als wesentliche Eingriffe in die Agrarstruktur seien dabei der Entzug hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen (vornehmlich Weinberge) für den Bau der Straße und für den naturschutzfachlichen Ausgleich, die Durchschneidung landwirtschaftlich genutzter Areale mit unökonomischen Flächenanschnitten, die Unterbrechung des Wirtschaftswegenetzes, zu erwartende kleinklimatische Veränderungen im Reb Gelände durch Dammlagen sowie einzelbetriebliche Betroffenheit (z.B. Beeinträchtigung von Hofzufahrten, Trennung landwirtschaftlicher Aussiedlungen von ihren arrondierten Hofanschlussflächen) zu nennen. Zusammenfassend sei zu konstatieren, dass der Landwirtschaft unabhängig von der Trassenvariante dauerhafte Nachteile in einem nicht vertretbaren Umfang entstünden.

Auf diese relevanten Aspekte werde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie bei der schutzgutbezogenen Bewertung zwar teilweise eingegangen (z. B. Schutzgut Boden), beim Vergleich der Umgehungsvarianten würden Belange der Landwirtschaft jedoch kaum gewürdigt. Dies könne nicht nachvollzogen werden. Insbesondere mangle es an einer Betroffenheitsanalyse, wobei auch die einzelbetriebliche Betroffenheit zu berücksichtigen wäre.

In diesem Zusammenhang weise man darauf hin, dass von der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz zur Bewertung der Landwirtschaftsfläche im Gebiet der Pla-

nungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe ein landwirtschaftlicher Fachplan erarbeitet worden sei. Bezogen auf den Planungsraum weise der Fachplan den Landwirtschaftsflächen überwiegend eine sehr hohe Bedeutung und damit Schutzbedürftigkeit zu. Betroffen seien überwiegend Flächen (Acker- und Rebland) der Stufen "sehr hohe Bedeutung" bzw. "hohe Bedeutung" für die landwirtschaftliche Produktion. Demzufolge handele es sich um agrarstrukturell bedeutsame Flächen, die für die landwirtschaftliche Produktion vorrangig zu erhalten seien.

Im Raum Nierstein seien zahlreiche hauptberuflich wirtschaftende Weinbau- und Ackerbaubetriebe angesiedelt, die zwecks notwendiger Flächenaufstockungen auf Flächen mit hohem Ertragspotential angewiesen seien. Unabhängig von der Anzahl der Betriebe sei die Flächennachfrage für die Nahrungsmittelproduktion sehr hoch, zumal die in betriebswirtschaftlicher Hinsicht künftig erforderlichen durchschnittlichen Betriebsgrößen von ca. 300 ha LN im Ackerbau und ca. 40 bis 50 ha im Weinbau bei Weitem nicht erreicht seien und seit Jahren eine Verknappung des landwirtschaftlichen Produktionsfaktors „Grund und Boden“ durch vielfältige konkurrierende Nutzungsansprüche an den Raum zu verzeichnen sei. So seien der Landwirtschaft Flächen vor allem durch die Siedlungsentwicklung, Verkehrsprojekte, wasserwirtschaftliche Maßnahmen, naturschutzfachliche Kompensationen u.v.a.m. entzogen worden. Der mit der geplanten Ortsumgehung verbundene Flächenentzug würde den Flächen- druck in unvertretbarem Maße erhöhen.

Die vorgeschlagenen Varianten würden wie folgt beurteilt:

Variante 2 werde abgelehnt, da hier wertvollste Rebflächen in der überregional bedeutsamen Lage verlorengehen.

Variante 5 a werde wegen des großen Eingriffs in das Landschaftsbild und dem großen Flächenverbrauch abgelehnt. Außerdem würden viele kleine unwirtschaftliche Flächen zurückbleiben. Die Trasse würde bestehende Aussiedlungen direkt betreffen.

Variante 3 b/5 b lehne man ebenfalls wegen des großen Eingriffs ins Landschaftsbild und des hohen Flächenverbrauches ab. Die Trassen würde ebenfalls eine bestehende Aussiedlung direkt betreffen.

Variante 5 b modifiziert (Vorschlag Bauern- und Winzerverband und Bürgerinitiativen) werde wegen des geringen Flächenverbrauches und des damit geringeren Verlustes an hochwertigen Rebflächen befürwortet. Die Trasse sollte im Flurbereinigungsverfahren berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sollte eine Umgehung auf der „Dyckerhoffstraße“ als weitere mögliche Variante untersucht werden. Aufgrund der breiten vorhandenen Straße würde wenig neue Rebfläche verlorengehen. Diese Variante wäre auch eine Umgehung für Oppenheim.

Bei den Varianten der B 9 am Rhein werde die Tunnel-Lösung befürwortet, wenn der nördliche Eingang um ca. 500 m verlängert werde (Betroffenheit eines Weingutes).

Bei allen Varianten sei die Betroffenheit der einzelnen Winzer zu prüfen und ihre Belange zu berücksichtigen.

Die **Zentralstelle der Forstverwaltung**, Neustadt/W., und das örtlich zuständige Forstamt Rheinhessen (Alzey) äußern Bedenken hinsichtlich der Trassierung im Steinbruch.

Bei dem Vorhaben sei die Ausformung des nördlichen und südlichen Zubringers im Bereich des Steinbruchs forstlich entscheidend. Hier wäre bei Umsetzung ein erheblicher Eingriff auf vorhandene Waldflächen festzustellen. Denn gerade zwischen Steinbruch und Rhein bzw. zwischen Steinbruch und der Ortslage Oppenheim habe sich über Sukzession ein Baumbestand unterschiedlicher Ausprägung (verschiedene Al-

tersphasen, Baumhöhen, Geschlossenheit) entwickelt, vorrangig aus Birke, Weide, Aspe, tlw. auch Ahorn bestehend, der laut Definition des Landeswaldgesetzes (LWaldG) als Wald einzustufen sei. Das Vorhandensein von Wald sei auch in der Kartierung des Ist-Zustandes gemäß Umweltverträglichkeitsstudie (S.9 und 10) dargelegt worden.

Laut Waldfunktionenkartierung von Landesforsten Rheinland-Pfalz übernehme dieser Waldbereich großflächig die Funktion eines lokalen Klimaschutzwaldes. In Teilbereichen sei er auch Erosionsschutz-, Lärmschutz-, Trassenschutz-, Sichtschutz- und Erholungswald. Vor dem Hintergrund der Erfüllung diverser Waldfunktionen und gerade im Hinblick auf die extreme Waldarmut im Raum Rheinhessen wiege der mögliche Eingriff durch den Bau einer Zubringervariante in diesem Bereich besonders schwer. Gerade bei der nördlichen Zubringervariante würden erhebliche Eingriffe in die Waldstrukturen entstehen. Wünschenswert wäre daher eine Verlegung der Zubringervarianten außerhalb von Waldflächen.

Sei dies planerisch nicht möglich, wäre die südliche Zubringer-Variante aus derzeitiger Sicht die forstfachlich verträglichere, wenn sie im Detail noch zugunsten des Walderhalts optimiert würde (z.B. Teilverlegung auf waldfreie Flächen des Steinbruchs bzw. Nutzung bereits bestehender Wege). So könne der Waldverlust noch reduziert werden.

Bei unabwendbarem Waldverlust werde der Ausgleich über eine flächengleiche Ersatzaufforstung auf bisher nicht mit Wald bestockten Flächen im gleichen Naturraum notwendig. Diese Forderung werde man im weiteren Verfahren einbringen.

Die **DB Services Immobilien GmbH**, Frankfurt/M., hat keine grundsätzlichen Bedenken und erklärt, dass die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden dürfe.²

Das **Wasser- und Schifffahrtsamt**, Mannheim, äußert gegen die Varianten keine Bedenken.³

Die **EWR Netz GmbH**, Worms, erklärt, dass zahlreiche Versorgungsleitungen durch die geplanten Trassenvarianten tangiert würden, die zu berücksichtigen seien.⁴

Die **Wasserversorgung Rheinhessen-Pfalz GmbH**, Bodenheim, erklärt, dass zahlreiche Wasserleitungen und zugehörige Steuerkabel durch die geplanten Trassenvarianten tangiert würden. Bei allen Varianten seien Umlegungen von bestehenden Wasserleitungen notwendig.

Die **Dyckerhoff AG**, Wiesbaden, stellt fest, dass die Zubringervarianten der B 420 den im Eigentum der Dyckerhoff AG befindlichen Steinbruch tangieren würden. Im Steinbruch befänden sich noch erhebliche Mengen gewinnungsfähigen Materials (ca. 7,3 Mio. Tonnen). Ein Ende der Gewinnung sei nicht absehbar. Darüber hinaus werde die Zufahrt zum Steinbruch durch die Zubringer praktisch unmöglich gemacht.

Man sei jedoch bereit, Flächen zur Verfügung zu stellen. Die wirtschaftliche Verwertung müsse jedoch in diesem Falle weiterhin möglich bleiben oder angemessen entschädigt werden.

^{2/3} Die in der Stellungnahme aufgeführten Hinweise sind für das ROV nicht relevant. Sie wurden dem Vorhabensträger zur Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren übersandt.

⁴ Die in der Stellungnahme aufgeführten Hinweise sind für das ROV nicht relevant. Sie wurden dem Vorhabensträger zur Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren übersandt.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Referat Erdgeschichte**, Mainz, erklärt, dass im Planungsgebiet fossilführende Schichten bekannt seien. Grundsätzlich bestünde hier Grabungsbedarf.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege**, Mainz, spricht sich für die Varianten 5 a und 5 b aus. Die Varianten 3 a und 3 b würden dagegen als äußerst problematisch eingestuft, da bei der bahnparallelen Lösung zahlreiche Kulturdenkmäler niedergelegt werden müssten. Die Variante 2 durchschneide dagegen den „Roten Hang“; im Rahmen des Umgebungsschutzes dürfte die katholische Kirche von Nierstein betroffen sein.

Das **Landesamt für Geologie und Bergbau**, Mainz, erklärt, dass das Plangebiet unter hydrogeologischen Aspekten sehr heterogen sei. Insbesondere in den Kluff-Karstgrundwasserleitern seien die hydrogeologischen Verhältnisse komplex und für eine planungsrelevante Bewertung nicht ausreichend bekannt. Daraus ergebe sich die Notwendigkeit einer entsprechenden Vorerkundung. Im Bereich „Roßberg“ (Variante 2) sei teilweise mit stark gespannten bzw. artesisch gespannten Grundwasserverhältnissen zu rechnen. Die Tunnellösung „Roßberg“ werde daher als sehr schwierig eingestuft. Besser kalkulierbar und planbar, wenn auch technisch anspruchsvoll und kostspielig, erschienen die Varianten 3 und 5.

Aus ingenieurgeologischer Sicht sei für den Planungsraum eine außergewöhnliche Häufung unterschiedlicher Georisiken festzustellen, u.a. Störungszonen, Rutschungen, Karst-Hohlräume sowie ein gering tragfähiger bzw. stark verformbarer Baugrund und ein hoher Grundwasserstand in den Talauen. Daraus würden sich ein erhöhter Erkundungsaufwand und erhöhte Planungs- und Baukosten ergeben.

Bezüglich der B 9 sei erfahrungsgemäß für die obertägige Variante im Vergleich zur Tunnellösung mit geringeren Baugrundrisiken und geringeren Kosten zu rechnen.

Grundsätzlich gelte, dass Unterwassertunnel außerordentlich schwierige Bauwerke seien.

Im Hinblick auf die B 420 könne keine der Planungen (nördlicher oder südlicher Zubringer) als eindeutig anspruchsvoller oder weniger problematisch bezeichnet werden. Bei beiden Trassen würden mehrfach bedeutende Störungen sowie rutsch- und witterungsempfindliche Böden gequert. Aus Gründen der Hangstabilität sei eine Planung anzustreben, die mit möglichst geringen Einschnitten und Auffüllungen auskomme und in etwa einen Massenausgleich anstrebe. Diesbezüglich sei die südliche Trasse, bei der ein Einschnitt von bis zu 40 m Tiefe geplant sei, von Nachteil.

Für die weitere Planung sei zwingend eine vorgeschaltete geologisch-geotechnische Erkundung notwendig. Das Vorhaben sei der geotechnischen Kategorie GK 3 zuzuordnen, gegebenenfalls sei ein geologisches Modell des Untergrundes zu erstellen.

Die **Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH**, Köln, stellt fest, dass eine Produktenfernleitung am nördlichen Ende der Variante 2 tangiert werde. Entsprechende Hinweise seien im Planfeststellungsverfahren zu beachten.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz der SGD Süd**, Mainz, gibt folgende Stellungnahme ab.

Hinsichtlich vorhandener natürlicher Oberflächengewässer sei bei der Variante 2 vornehmlich der Flügelsbach und der Dexheimerbach betroffen. Die Querungen beider Gewässer erfolge in Bereichen der Auf-/ Abfahrt auf den bzw. vom Ring, sodass umfangreich in die Gewässer eingegriffen werde. Der Flügelsbach werde bei dieser Variante stark verschwenkt und zudem zweimal überquert. Der Dexheimerbach werde ebenfalls zweimal gequert. Diese Verschwenkung und die Überquerungen stellten starke Eingriffe in die Gewässerstruktur dar, die es soweit als möglich zu vermeiden gelte, andernfalls seien sie adäquat und zeitnah auszugleichen. Gleiches betreffe vor-

handene Gewässer / Entwässerungsgräben bzw. -anlagen in den Weinbergslagen. Darüber hinaus befänden sich die beiden Anschlussstellen des kleinen Rings an die B 9 (Nord und Süd) jeweils im sogenannten 40-Meter-Bereich des Rheins und seien somit wasserrechtlich zu behandeln.

Die Varianten 3 a/b erforderten bei der Herstellung des Zubringers zur B 420 die Querung des Dexheimerbaches. Diese, inklusive der erforderlichen Ausgleichsmaßnahme, sei hinsichtlich der Dimension und Ausführung frühzeitig mit der Regionalstelle abzustimmen. Gleiches gelte bei beiden Teilvarianten für die ebenfalls neu herzustellende Querung des Dexheimer Grabens durch die Anbindung / Verschwenkung der alten B 420 an den Zubringer.

Die Anschlussstelle des Zubringers an die B 9 (Bau-km 0+000) greife erheblich in das Ufer des Rheins ein. Sofern damit strukturelle Verschlechterungen verbunden sein sollten oder Ufergehölze zu entfernen seien, seien diese Eingriffe in die Gewässerökologie adäquat auszugleichen. Der Abfluss des Rheins, auch der des Hochwassers, dürfe durch Eingriffe nicht beeinträchtigt werden.

Die Variante 3 erfordere grundsätzlich die Überbauung des Flügelbaches ca. bei Bau-km 0+980. Die Abflussleistung des Flügelsbaches dürfe im Zuge dessen keinesfalls verschlechtert werden. Vielmehr sei anzustreben, dass diese im Zuge der Überbauung verbessert werde. Eingriffe in die Gewässerstruktur seien wiederum grundsätzlich auszugleichen.

Hinsichtlich der beiden Varianten 5 a und b für den Zubringer zur B 420 sei die Betroffenheit der Gewässer identisch mit den Ausführungen zur Variante 3 a/b. Der Flügelsbach quere den geplanten Tunnel ca. bei Bau-km 0+950. Im Zuge der weiteren Planung wäre jedoch genauer zu prüfen, ob die Überdeckung zwischen dem Trog und der Sohle des Flügelsbaches ausreichend sei. Sollte sich die ausreichende Überdeckung bestätigen, bestünden hinsichtlich der Querung grundsätzlich keine Bedenken.

Für die Bauphase sei jedoch ein Konzept zur fortwährenden Sicherstellung der Vorflut zu entwickeln. Dies betreffe auch den Abfluss bei Starkregenereignissen.

Der Rhein und sein Ufer würden von der Maßnahme beeinträchtigt. Die Trasse verlaufe parallel des Rheins. Geplant sei eine Trog-/ Tunnellösung die zwischen Bau-km 1+690 und Bau-km 1+970 im Bereich des Rheinufers „auftauche“, sodass es zu einem Retentionsraumverlust komme. In den Planunterlagen für das Raumordnungsverfahren werde derzeit von einem Verlust von 4.100 m³ ausgegangen. Da sich jedoch die lichte Weite des Tunnels gegenüber der Planung aus dem Jahr 2010 um einen Meter verbreitert habe (ursprünglich waren es 10 Meter, nunmehr seien es 11 Meter), sei im Zuge der weiteren Planung die Höhe des Retentionsraumverlustes nochmals genau zu ermitteln.

Dieser Retentionsraumverlust sei adäquat und zeitgleich auszugleichen. Voraussetzung sei jedoch und entsprechend nachzuweisen, dass zum einen der Retentionsraumverlust bereits auf das Mindestmaß reduziert worden sei und zum anderen es zu keiner Wasserspiegellagenaufhöhung kommen werde. Letzteres werde im Zuge der weiteren Planung durch eine hydraulische Berechnung zu belegen sein.

Der Eingriff in die Uferböschung und die damit eventuell verbundene Verschlechterung der Gewässerstruktur sei ebenfalls im Zuge der weiteren Planung zu untersuchen. Gegebenenfalls sei auch hierfür ein Ausgleich erforderlich.

Grundsätzlich gelte für alle Varianten, dass für sämtliche Eingriffe oder auch nur Anlagen im und am Gewässer eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich sei. Eingriffe in die Gewässer und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen seien frühzeitig mit der Regionalstelle abzustimmen.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen in Nierstein und Oppenheim seien abgeschlossen. Würden die bestehenden Hochwasserschutzanlagen (Mauern) durch die geplan-

te Ortsumgehung beeinträchtigt, so sei der jetzige Zustand der Hochwasserschutzanlage wieder herzustellen. Berührungspunkte könnten sich beim Baubeginn des nördlichen Zubringers zur B 9 und bei der Zielvariante „Tunnel unter Rheinvorgelände“ ergeben.

Im Trassenverlauf des südlichen und nördlichen Zubringers befänden sich zwei Altablagerungen (Bauschutt, Erdaushub, Siedlungsabfälle).

Die Altablagerungen seien in Abstimmung mit der Regionalstelle in den weiteren Verfahrensschritten auf das Vorhandensein von Bodenbelastungen und auf deren Ausmaß und auf den Gefährlichkeitsgrad der von den Bodenbelastungen zu erwartenden Einwirkungen auf die ausgewiesenen Nutzungen und gegebenenfalls auch auf das Grundwasser hin zu untersuchen. Man weise darauf hin, dass bei Altablagerungen aufgrund der unterschiedlichen Lagerungsdichte der abgelagerten Materialien in besonderem Maße mit Setzungen und Verschiebungen zu rechnen sei, die Anlagen gefährden und Nutzungen beeinträchtigen könnten.

Die **Obere Naturschutzbehörde der SGD Süd**, Neustadt/W., befürwortet die Variante 5 (Tunnel unter Rheinvorgelände), jedoch ohne eine Umgehung der B 420 (Nullvariante).

Die Variante 2 sei aus landespflegerischer Sicht die deutlich schlechteste Variante. Sie sei die längste Variante mit dem höchsten Versiegelungsgrad und tangiere die drei naturschutzfachlich höchstwertigen Bereiche „Steinbruch“, „Ried“ und „Roter Hang“ und die Ortschaft würde im Süden, Westen und Norden von der Straße eingeschnürt. Dies hätte massive Auswirkungen auf das Landschaftsbild, insbesondere auf die Weinbaulandschaft am Roten Hang, die Erholungseignung und den Tourismus.

Die Varianten 2, 3a und 5a seien aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht zulässig. Für die beiden Tierarten Uhu und Violetthalsiger Maiwurmkäfer werde im Artenschutzbei-

trag davon ausgegangen, dass die hier einschlägigen artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 BNatSchG auch in Verbindung mit einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht zu überwinden seien. Der Erhaltungszustand - sowohl der lokalen und möglicherweise auch überregionalen Population - werde sich durch den Verlust des Brutplatzes (Uhu) bzw. durch den Verlust und die Isolation potentieller Lebensräume (Violetthalsiger Maiwurmkäfer) verschlechtern. Weitere gefährdete Arten des Halboffenlandes, welche durch die Varianten erheblich beeinträchtigt würden, seien u.a. Schwarzkehlchen, Steinschmätzer und Steinkauz. Außerdem könne eine Ausnahme nur dann zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht vorhanden seien. Diese seien im vorliegenden Fall jedoch gegeben, auch unter Beachtung einer möglichen Nullvariante für den Abschnitt der B 420.

Aus Sicht der Oberen Naturschutzbehörde seien auch die beiden südlichen Varianten 3b und 5b durch den Steinbruch nicht zulässig. Für die Varianten 3b und 5b (dieser Aspekt gelte auch für Variante 2, 3a und 5a) ist südlich der Feuerwehr, direkt am Rheinufer, ein Kreisverkehrsplatz in Hochlage mit Auf- und Abfahrten geplant. Dieser Hochkreisel sei ein massiver Baukörper in der Horizontalen und Vertikalen, der sich keinesfalls in die kleinstrukturierte Umgebung einfüge. Insbesondere beeinträchtige er, von der hessischen Seite bzw. von der Fähre aus gesehen, das Landschaftsbild erheblich. Die Hochlage führe zusätzlich zu einer verstärkten Verlärmung des angrenzenden Naturschutzgebietes und Erholungsgebietes „Eiskarb“.

Die nördliche, insbesondere jedoch die südliche Variante seien mit bis zu 40 m tiefen Einschnitten verbunden.

In der Landschaftsschutzgebietsverordnung für das Landschaftsschutzgebiet „Rheinhessisches Rheingebiet“ sei als Schutzzweck die Erhaltung der Eigenart und Schönheit der Rheinniederung und der angrenzenden Hänge und Höhen formuliert. Alle Varianten durch den Steinbruch stünden dem Schutzzweck massiv entgegen.

Im ROP Rheinhessen-Nahe sei der Steinbruch zum Teil als Vorranggebiet für Arten- und Biotopschutz definiert. Innerhalb der Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz seien raumbedeutsame Maßnahmen und Vorhaben, z.B. die Zerschneidung funktional zusammenhängender Lebensräume durch Verkehrsstrassen, nicht zulässig, wenn sie dem Ziel „Sicherung und Entwicklung eines kohärenten regionalen Biotopsystems“ entgegenstünden. Dies wäre bei allen Zubringer-Varianten der Fall.

Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes würden beide Varianten (nördlicher und südlicher Zubringer) die Lebensräume und Lebensraumfunktionen zerschneiden und erheblich beeinträchtigen. Der Steinbruch sei Lebensraum hoch spezialisierter Arten. Im Naturraum sei er als ein Hot-Spot der Biodiversität einzustufen. Infolge der enormen Bodenbewegungen im Umfeld und im direkten Bereich des Steinbruchs würden bereits die baubedingten Auswirkungen als erheblich eingestuft. Die Steilwände schützten bis heute den Steinbruch vor Auswirkungen von außerhalb. Der bisher geschützte und beruhigte Steinbruchbereich werde durch die Lärm- und Staubemissionen (akustische Störreize), durch Baustellenverkehr (visuelle Störreize), Baustelleneinrichtungsflächen und Zwischenlagerdeponien für den Bodenaushub und Arbeitsmaterialien (Flächenverlust und negative Veränderung der standörtlichen Begebenheiten) massiv gestört. Nachhaltige und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen gingen von den anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Trasse im Steinbruchbereich aus. Hier seien vor allem der Zerschneidungs- und Barriereeffekt der Trassen zu nennen, die sich auf die verschiedenen Lebensraumfunktionen der unterschiedlichen Tierarten innerhalb des Steinbruchs auswirkten. Mit verstärkten Tierkollisionen in dem bisher unbeeinträchtigten Steinbruch sei zu rechnen. Lebensraumverlust durch Überbauung sei unvermeidbar, eine Verlärmung, verstärkt durch eventuelle Schallreflektionen der Steinbruchwände, sei zu erwarten.

Für die Arten Uhu und Violetter Maiwurmkäfer (beide streng geschützt) sei bezüglich der Varianten 2, 3a und 5a in den Antragsunterlagen der Konflikt mit § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dargelegt und begründet, dass der Ausnahmetatbestand nicht erfüllt sei.

Durch die geplante Trassenführung sei davon auszugehen, dass sich das allgemeine Verletzungs- und Tötungsrisiko der beiden Arten signifikant erhöhen und es in Folge dessen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der lokalen Population kommen werde. Die gleiche Aussage sei auch für die südliche Variante (3b und 5b) relevant. Seit 2011 habe sich im südlichen Steinbruchbereich ein weiteres Uhu-Brutpaar etabliert, im Jahr 2012 mit 3 Jungvögeln. Der Brutplatz im südlichen Bereich sei hervorragend mit allen notwendigen Strukturen ausgestattet und werde sich, falls keine Störungen auftreten, auch langfristig erhalten. Für den Uhu sei das Kollisionsrisiko der geplanten nahen Straße außerordentlich hoch. Dies begründe sich aus dem eher schwerfälligen und wenig wendigen Flug des Uhus, besonders bei den Jungvögeln. Auch nehmen die Vögel gerne Kadaver als Nahrung auf, welcher vorwiegend auf der Straße zu finden sei, was wiederum das Kollisionsrisiko erhöhe.

Weitere im Steinbruch vorkommende gefährdete Vogelarten, welche durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt würden, seien Felsenbrüter wie Dohlen und Kolkrabe (aktueller Nachweis 2012), Halboffenlandarten wie Steinschmätzer und Turteltaube (potentiell) aber auch Pionierarten wie der Flussregenpfeifer. Außerdem seien Fledermäuse wie Großer und Kleiner Abendsegler, Reptilienarten wie Zauneidechse sowie Amphibien wie Kreuz-, Wechsel und Knoblauchkröte (ältere Nachweise, potentiell) betroffen. Bei einigen Arten sei nicht auszuschließen, dass das Vorhaben Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG - trotz Berücksichtigung des Absatzes 5 - auslöse und Ausnahmeprüfungen erforderlich würden. Mit umfangreichen CEF-Maßnahmen wäre in jedem Fall zu rechnen.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass die Varianten 2, 3a, 3b, 5a und 5b gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verstießen bzw. zu massiven Beeinträchtigungen aus Sicht des Artenschutzes führen würden. Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG könnten jedoch nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert und keine zumutbaren Alternativen vorhanden seien. Dies sei im vorliegenden Fall nicht gegeben.

In den Antragsunterlagen sei auf S. 80 des Erläuterungsberichtes hinsichtlich der in der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellten artenschutzrechtlichen Unzulässigkeit der nördlichen Varianten durch den Steinbruch geschrieben, dass im weiteren Verfahren die Möglichkeit einer Befreiung gemäß § 67 BNatSchG zu prüfen sei. Eine Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG sei in diesem Fall nicht möglich, da bei Vorhaben mit öffentlichem Interesse die Bestimmungen des § 44 BNatSchG nur über eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG umgangen werden könnten.

Im Ergebnis schlage man daher eine Variante 5 (Tunnel unter Rheinvorgelände), ohne eine Umgehung der B 420, vor. Dadurch werde „nur“ eine Entlastung der B 9 erreicht, die jedoch das verkehrliche Hauptproblem darstelle. Nach einer Verkehrszählung von 2010 führen in Richtung Mainz 21.000 Kfz/24h und in Richtung Oppenheim 19.000 Kfz/24h, der größte Anteil nur Durchgangsverkehr. Im Einmündungsbereich der B 420 in die B 9 seien 8.300 Kfz/24h gezählt worden. Wie viel davon Quell- und Zielverkehr aus der Ortschaft sei bzw. wie viele Autos aus Richtung Wörrstadt den Ortsrand von Nierstein erreichten, werde aus den Unterlagen nicht deutlich. Man gehe jedoch davon aus, dass ein nicht unerheblicher Anteil der 8.300 Kfz/24 im Einmündungsbereich der B 420 in die B 9 sich aus Quell- und Zielverkehr zusammensetze. Auch eine Umfahrung für die B 420 werde das Problem der Durchfahrt auf der B 420 situationsgemäß nicht lösen.

Die Tunnellösung für die B 9 (Variante 5) werde ausdrücklich begrüßt. Es würden nur geringe naturschutzfachliche Konflikte auftreten, welche ausgeglichen werden könnten. Die Verkehrsentslastung durch den Durchgangsverkehr auf der B 9 sei sehr gut.

Gemäß § 36 Abs. 2 LNatSchG habe man den Fachbeirat für Naturschutz bei der SGD Süd am Verfahren beteiligt. Er befürworte die Aussagen der Oberen Naturschutzbehörde vollinhaltlich.

Die meisten der 487 **privaten Einwender** lehnen die Varianten 2, 3 a, 3 b und 5 a ab und sprechen sich für eine modifizierte Variante 5 b, der sog. „Niersteiner Einigung“ aus. Variante 2 lehne man dabei wegen der Verschandelung der einzigartigen Kulturlandschaft Rheinhessens, der Zerstörung des "Roten Hangs", dem Verlust touristischer Attraktivität, der Trennung von Nierstein und Schwabsburg durch eine Bundesstraße, schwerwiegenden Eingriffen in die Ökologie sowie der zu erwartenden Immissionen ab. Gegen Variante 3 a/b spreche der Abriss zahlreicher Häuser. Variante 5 a werde abgelehnt, da Teile des Steinbruchs, der laut Umweltverträglichkeitsstudie Lebensraum für sehr seltene Tier- und Pflanzenarten sei, zerstört und Anwohner aufgrund des nahen Verlaufs der Trasse am Ortsrand stark durch Immissionen belastet werde. Zudem werde die Naherholung erheblich beeinträchtigt sowie die städtebauliche Entwicklung gefährdet. Befürwortet werde dagegen eine modifizierte Variante 5 b, die vor allem aufgrund der an die Topographie angepassten Streckenführung zu erheblichen Kosteneinsparungen gegenüber Variante 5 b führe.

Auch einige Weingüter wenden sich gegen die Varianten 2, 3 a und 5 a, da diese Varianten zum einen herausragende Weinbergsflächen zerschneiden und zum anderen ihre (geplanten) Aussiedlungen unmittelbar tangieren würden. Präferiert würden hingegen die Varianten 3 b/5 b bzw. die modifizierte Variante 5 b. Ein Hof lehnt allerdings gerade die b-Varianten ab, da die Trassen unmittelbar am Gut vorbeiführen würden. Dagegen werde vorgeschlagen, die ehemalige „Dyckerhoffstraße“ auszubauen und mittels eines Zubringers an die B 420 anzubinden.

Weitere **private Einwender** sprechen sich für eine Verlängerung der Untertunnelung der B 9 nach Norden bzw. nach Süden aus, da das Vorhaben für die Anwohner der nördlichen Mainzer Straße bzw. Rheinallee in der vorliegenden Planung zu keiner Verkehrsentslastung führen werde. Im Gegenteil würden sich die Verkehrsverhältnisse vor Ort (Erreichbarkeit der Grundstücke usw.) wesentlich verschlechtern.

Darüber hinaus sprechen sich einige **private Einwender** für die Variante 2 aus, da diese die größte verkehrliche Entlastungswirkung für Nierstein bringe. Dagegen würde der jahrelange Bau eines Tunnels zu unzumutbaren Verkehrsbehinderungen in Nierstein führen. Sollte jedoch die Tunnelvariante gewählt werden, sei der Tunnel komplett entlang des Rheinuferes zu führen. Schließlich müsse geprüft werden, ob Variante 2 nicht auch mit einer südlichen b-Variante umgesetzt werden könne.

Private Einwender aus Oppenheim kritisieren vor allem den Hochkreisel am unmittelbaren Ortseingang. Der Kreisel stelle einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild dar und belaste den nördlichen Rand der Oppenheimer Vorstadt. Vor allem die Lärmauswirkungen auf Oppenheim seien nicht genügend untersucht bzw. berücksichtigt worden. Alternative Verkehrslösungen seien nicht geprüft worden, auch vor dem Hintergrund, dass der neue Kreisel bestehende innerörtliche Verkehrsverbindungen abschneiden würde. Zudem fehle eine Einschätzung, die die Auswirkungen einer alleinigen Verlegung der B 9 (ohne B 420) darstelle.

E Raumordnerische Bewertung und Abwägung

Die raumordnerische Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Beachtung der im LEP IV und im ROP Rheinhessen-Nahe 2004 enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der sich aus § 2 Abs. 2 ROG i.V. mit § 1 Abs. 4 LPlG, dem LEP IV und dem ROP Rheinhessen-Nahe 2004 ergebenden Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung. Bei der Bewertung werden ferner die während der schriftlichen und mündlichen Anhörung vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigt.

1. Landesplanerische Einordnung

Im Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 wird darauf hingewiesen, dass die Entlastung der rheinland-pfälzischen Städte und Gemeinden vom starken Durch-

gangsverkehr, u.a. durch den Bau von Ortsumgehungen, ein wesentliches Ziel der Landesregierung sei. Der Bau einer Ortsumgehung von Nierstein im Zuge der B 9 wird dabei ausdrücklich als Maßnahme von besonderer Bedeutung zur Verbesserung der Standortgunst auf überregionaler und regionaler Ebene genannt.

Im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Rheinhessen-Nahe sind sowohl die B 9 als auch die B 420 als „Straße für den überregionalen Verkehr“ ausgewiesen. In der Regel sollen diese Straßen frei von Ortsdurchfahrten sein. Hierzu wird explizit eine Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9, die den Anforderungen aus Sicht des Städtebaus, des Fremdenverkehrs und der Rheinuferlandschaft gerecht wird, als Ziel formuliert. In der Karte des ROP ist darüber hinaus eine Ortsumgehung im Zuge der B 420 als „geplante überregionale Verbindung“ dargestellt.

Grundsätzlich geht der ROP Rheinhessen-Nahe davon aus, dass in der Region ein leistungsfähiges Straßennetz vorzuhalten ist. Mit vorliegender Maßnahme wird vor allem die bessere Erreichbarkeit des Oberzentrums Mainz und des Mittelzentrums Worms gefördert, aber auch eine verbesserte Anbindung an großräumige Verbindungen (A 60 und A 63) hergestellt.

Weiterhin ist zu beachten, dass der ROP der Stadt Nierstein u.a. die besonderen Funktionen „Wohnen“ und „Fremdenverkehr“ zuweist. Durch die vorgesehene Verkehrsentslastung wird es gemäß den Vorgaben des ROP zum einen möglich werden, die Innenentwicklung zu stärken und zum anderen, das touristische Potenzial - ohne Durchgangsverkehr - verstärkt zu nutzen und auszubauen.

Aus der Sicht von Raumordnung und Landesplanung bestehen daher gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.

2. Verkehrliche Belange

Nach der Verkehrsuntersuchung betrug die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt von Nierstein im Zuge der B 9 im Jahr 2010 ca. 21.000 Kfz/24h in Richtung Mainz und ca. 19.000 Kfz/24h in Richtung Oppenheim. Der Anteil der Durchgangsverkehre belief sich auf ungefähr 75 %. Die B 420 war im Einmündungsbereich zur B 9 mit ca. 8.300 Kfz/24h belastet. Für das Jahr 2020 werden auf der B 9 in Richtung Mainz ca. 28.000 Kfz/24h und in Richtung Oppenheim ca. 25.000 Kfz/24h prognostiziert. Im Bereich der Einmündung der B 420 in die B 9 werden rund 18.000 Kfz/24h, am westlichen Stadtausgang etwa 10.000 Kfz/24h erwartet.

Gemäß der Prognose des Verkehrsgutachtens wird die geplante Ortsumgehung bei Variante 2 mit 21.600 bis 22.300 Kfz/24h, bei den Variante 3 a/b und 5 a/b/c mit ca. 20.000 Kfz/24h auf der B 9-neu bzw. 14.000 Kfz/24h auf dem Zubringer (B 420) belastet sein. Dies würde zu einer deutlichen Verkehrsentlastung zwischen 60 % und 77 % auf der B 9-alt bzw. zwischen 61 % und 75 % auf der B 420-alt (bei Variante 2) sowie von 74 % bis 79 % auf der B 9-alt bzw. 51 % bis 68 % auf der B 420-alt (bei den Varianten 3 a/b, 5 a/b/c) führen.

Der Bau einer Ortsumgehung wird daher von der Mehrzahl der Beteiligten grundsätzlich befürwortet und für notwendig erachtet.

Ein Teil der Naturschutzverbände zweifelt jedoch die Verkehrsprognose an. Nach ihrer Ansicht stagniere der Verkehr nicht nur, sondern sei im Gegenteil sogar leicht rückläufig. Auch sei davon auszugehen, dass viele Pendler im Rahmen der in Kürze bevorstehenden Anbindung von Nierstein an das S-Bahn-Netz auf den ÖPNV umsteigen würden.

Wie vom LBM auf dem Erörterungstermin ausgeführt, ist der Ausbau des ÖPNV in der Verkehrsberechnung bereits enthalten. Die Anbindung von Nierstein an die S-Bahn

trage dabei nicht wesentlich zu einer Verkehrsentslastung bei. Selbst wenn man davon ausgehe, dass rund 5 % der Pendler auf die Schiene umsteigen würden, würde dies im Ergebnis nur zu einer Reduzierung von ca. 1.000 Kfz/24h führen. Vor allem auf der sehr stark vom Durchgangsverkehr geprägten B 9 wäre diese Entlastung nicht wesentlich.

Dies wird auch von der Oberen Landesplanungsbehörde so gesehen. Nierstein ist heute schon relativ gut an den ÖPNV angeschlossen. So verkehren zum Beispiel die Regionalbahnen von Nierstein nach Mainz während des Berufsverkehrs im 15- bis 30-minütigem Takt. Es ist daher kaum davon auszugehen, dass die Anbindung an die S-Bahn so viele Pendler zu einem Umsteigen auf die Bahn bringen würde, dass eine Umgehung im Zuge der B 9 entfallen könnte.

Ferner spielt es aus raumordnerischer Sicht nur eine untergeordnete Rolle, dass die in der Prognose genannten Verkehrszuwächse möglicherweise zu hoch angesetzt sein könnten. Denn selbst bei stagnierenden oder auch leicht abnehmenden Verkehren, wie von den Verbänden aufgeführt, wäre die Belastung vor allem auf der B 9 noch hoch genug, um eine Ortsumgehung zu rechtfertigen. Wie sich auf dem Erörterungstermin zeigte, wird dies letztendlich auch von den Naturschutzverbänden nicht in Frage gestellt. Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die Verkehrszahlen zu aktualisieren.

Dies gilt prinzipiell auch für die B 420. Sie ist zwar weniger stark belastet als die B 9 und weist darüber hinaus einen relativ hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr auf. Der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe ist jedoch beizupflichten, wenn sie ausführt, dass die prognostizierten Entlastungen von durchschnittlich 51 % am Einmündungsbereich der B 420 und von ca. 68 % am Ortsausgang signifikante Entlastungseffekte seien, die für eine Nullvariante wenig Spielraum eröffnen.

Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass unter verkehrlichen Gesichtspunkten grundsätzlich alle Varianten den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen.

3. Lärm-/Abgasemissionen

Gem. LEP IV tragen umweltgerechte Ortsumgehungen dazu bei, Gesundheit und Leben der Bewohner zu schützen und den Wohnwert der Gemeinden zu erhöhen. Unter anderem vermindern sie die innerörtliche Lärm- und Abgasbelastigungen und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Aufgrund der bestehenden und noch zu erwartenden Verkehrsbelastung ist im Falle der Nullvariante für die Ortsdurchfahrt sowohl auf der B 9 als auch auf der B 420 mit einer Verschärfung der Lärm- und Abgasbelastigung zu rechnen. So ergab eine überschlägige Berechnung, dass die zu erwartende Lärmbelastung für die Anwohner der Mainzer Straße und der Rheinallee bei bis zu 71 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts liegen wird. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) würden damit um ein Vielfaches überschritten.

Eine Verlegung der B 9 und der B 420 wird eine erhebliche Verkehrsminderung und damit einhergehend auch eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Abgassituation im Bereich der Ortsdurchfahrten zur Folge haben. So ergibt sich bei Variante 2 tagsüber eine Entlastung von bis zu 6 dB(A) im Bereich der Mainzer Straße und von bis zu 3 dB(A) im Bereich der Rheinallee. Auch die Varianten 3a/b und 5 a/b/c führen zu einer Entlastung der Anwohner der B 9-alt um bis zu 4 dB(A).

Im Bereich der heutigen B 420 ist ebenfalls bei allen Varianten mit einer deutlichen Lärmreduzierung zu rechnen.

Unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes entsprechen somit alle Varianten grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Die einzelnen Varianten führen allerdings auch zu Neubelastungen in Teilbereichen von Nierstein.

Den hauptsächlich von der Kreisverwaltung Mainz-Bingen und von Bürgern im Bereich des „Hummertales“ vorgetragenen Bedenken, dass die Variante 2 sowie die Zubringer der Varianten 3 a und 5 a eine erhebliche Lärmbelastung der Wohngebiete bewirken würde und es somit zu einem erheblichen Attraktivitätsverlust der Wohngebiete komme, kann nach den vorliegenden Unterlagen nur zum Teil gefolgt werden. So ist es richtig, dass Variante 2 direkt am westlichen Rand des Gewerbe- und Wohngebietes „Roßberg“ vorbeiführt. Aufgrund der geplanten Tunnellage der Trasse sowie aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Gewerbegebietes können jedoch laut den Ergebnissen der schalltechnischen Voruntersuchung die Grenzwerte gem. 16. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten werden. Gleiches gilt auch für den südlichen Bereich des Anschlussastes der B 420 an die bestehende B 9. Dass der Straßenverkehrslärm, wie von der Kreisverwaltung befürchtet, an den Hängen reflektiert und in die Ortslage hineingetragen werde, ist sowohl bei Variante 2 als auch bei den Zubringervarianten aufgrund der Straßenlage im Einschnitt nicht zu befürchten. Hier werden die Grenzwerte problemlos eingehalten.

Bei den Varianten 3 a/b werden jedoch Teile von Nierstein aufgrund der bahnparallelen Trassenführung der geplanten B 9 neu belastet. Gerade im Bereich der Mainzer Straße / Rheinallee würde es zu einer Verlagerung des Lärms von der Vorder- auf die Rückseite der Wohngebäude kommen. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wären hier 4 m bis 5 m hohe Lärmschutzwände auf einer Länge von knapp 1.500 m beidseitig der neuen Trasse erforderlich.

Auch bei den Varianten 5 a/b/c könnten die Grenzwerte im Bereich der Troglage der neuen B 9, d.h. vor allem am Tunnelanfang bzw. –ende, evtl. punktuell überschritten werden. Dazu führte der LBM jedoch auf dem Erörterungstermin aus, dass das kon-

krete Ausmaß einer evtl. Lärmbetroffenheit erst mit Vorliegen detaillierter Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren ermittelt werden könne. Sollte sich dabei zeigen, dass die Grenzwerte tatsächlich im Einzelnen überschritten würden, werde es selbstverständlich einen entsprechenden Lärmschutz geben.

Unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes entsprechen somit alle Varianten grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Die einzelnen Varianten führen alle zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrten. Gleichwohl kommt es vor allem bei den Varianten 3 a/b zu einer Neubelastung bisher unbelasteter Bereiche, die relativ viele Bewohner von Nierstein betreffen. Bei der Variante 2 erfolgt zwar ebenfalls eine punktuelle Neubelastung, gleichzeitig bringt sie jedoch auch die höchste Emissionsentlastung mit sich, gefolgt von den Varianten 5 a/b/c.

Im Planfeststellungsverfahren ist prinzipiell die Einhaltung der 16. Bundesimmissionschutzverordnung für die von einer neuen Trasse berührten Siedlungsbereiche nachzuweisen. Dabei haben aktive Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen.

Die Nullvariante würde dagegen die Lärmsituation in der Ortslage weiter verschärfen; sie entspricht daher nicht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

4. Naturschutzfachliche Belange

Nach einem Grundsatz des ROP Rheinhessen-Nahe sollen zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes u.a. Natur und Landschaft und die natürlichen Ressourcen nicht mehr als unabdingbar notwendig in Anspruch genommen und möglichst große unzerschnittene Freiräume erhalten werden.

Weiterhin sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes grundsätzlich zu vermeiden sowie Trassen für die Infrastruktur möglichst zu bündeln.

Zur Vorbereitung einer möglichst umweltschonenden Trassenplanung auf der Grundlage der zu ermittelnden umweltrelevanten Auswirkungen der geplanten Ortsumgebung wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. In einem ersten Teil wurden die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild, Mensch, Erholung sowie Kultur- und Sachgüter anhand verschiedener Indikatoren erfasst und bewertet. Anschließend wurden die Raumwiderstände durch Ermittlung von Bereichen unterschiedlicher Konfliktdichte und von Konfliktschwerpunkten bestimmt.

In der Auswirkungsprognose erfolgte schließlich die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Varianten unter Berücksichtigung grundsätzlich möglicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Den Abschluss bildet eine vergleichende Beurteilung der untersuchten Varianten mit einer gutachterlichen Empfehlung.

Tiere und Pflanzen

Mit der Variante 2 ist das höchste Risiko verbunden, da die Trasse drei Lebensräume mit sehr hoher Bedeutung für Flora und Fauna (Steinbruch, Schwabsburger Ried, Roter Hang) durchschneidet.

Die Varianten 3 a/b und 5 a/b/c schneiden besser ab, da sehr hohe Risiken „nur“ im Bereich des Steinbruchs bestehen. Die südlichen Zubringervarianten 3 b und 5 b/c werden dabei günstiger bewertet als die nördlichen Trassen, da hier das Risiko durch technische Vermeidungsmaßnahmen am deutlichsten vermieden oder vermindert werden kann.

Boden

Bei Variante 2 kommt es durch Flächeninanspruchnahme zum höchsten Verlust von Boden. Sie schneidet daher am ungünstigsten ab. Danach folgen die Varianten 3 b

und 5 b. Am günstigsten wird Variante 5 c aufgrund der kürzeren Linienführung im Bereich des Steinbruchs sowie geringerer Einschnitte im Hangbereich südlich von Nierstein beurteilt.

Wasser

Bezüglich der Beeinträchtigungen auf das Grundwasser sowie auf Oberflächengewässer gibt es nur geringe Unterschiede zwischen den Varianten. Die Varianten 5 a/b/c schneiden gegenüber den übrigen Varianten etwas ungünstiger ab, da Retentionsraum am Rhein überbaut werden müsste.

Klima/Luft

Sehr hohe Raumwiderstände ergeben sich vor allem im Bereich des Kaltluftstromes im Schwabsburger Ried. Durch Variante 2 kommt es hier zu Beeinträchtigungen der Kaltluftbahn mit klimatischer Ausgleichsfunktion durch Schadstoffeinträge. Bei allen anderen Varianten besteht ein vergleichsweise geringes Risiko.

Landschaftsbild/Erholung/Kultur- und Sachgüter

Das Landschaftsbild wird am stärksten von Variante 2 beeinträchtigt. Dies liegt vor allem in der Zerschneidung der historischen Sichtbeziehungen vom Roten Hang über Nierstein und das Rheintal begründet. Darüber hinaus ist die visuelle Wirkung der Trasse durch ihre Lage am Hang am stärksten. Ferner geht von Variante 2 das mit Abstand höchste Risiko durch die sehr hohe Neuverlärmung des gesamten siedlungsnahen Freiraumes aus. Dagegen sind die übrigen Varianten 3 a/b und 5 a/b/c durch die Lage der Zubringer im Einschnitt nur im Nahbereich von den unterhalb liegenden Hangbereichen wahrnehmbar. Die geringsten Beeinträchtigungen gehen dabei von den südlichen Zubringervarianten 3 b und 5 b/c aus.

Gemäß des **schutzgutbezogenen Variantenvergleichs** ist die Variante 5 c, dicht gefolgt von 5 b, insgesamt am günstigsten einzuschätzen. Danach folgen die Varianten 3 a und 5 a. Variante 2 schneidet mit Abstand am schlechtesten ab.

Die Variante 2 sowie die nördlichen Zubringervarianten (3 a, 5 a) werden auch von der Oberen Naturschutzbehörde und den beteiligten Naturschutzverbänden abgelehnt. Sie stimmen mit dem Variantenvergleich überein, dass von diesen Varianten die meisten negativen Auswirkungen auf die untersuchten Schutzgüter ausgehen.

Die südlichen Zubringervarianten (3 b, 5 b/c) werden jedoch unterschiedlich beurteilt. Während sich die Obere Naturschutzbehörde insbesondere auch im Hinblick auf die Zerschneidung funktional zusammenhängender Lebensräume gegen jegliche Trasse durch den Steinbruch ausspricht und die außergewöhnliche Artenvielfalt u.a. aufgrund der Abgeschirmtheit hervorhebt, erklärt ein Teil der Naturschutzverbände, dass die südlichen Trassen unter bestimmten Voraussetzungen mitgetragen werden könnten. Es stehe außer Zweifel, dass der Steinbruch von herausragender naturschutzfachlicher Bedeutung und der Bau einer Trasse daher eigentlich abzulehnen sei. Man sehe andererseits jedoch auch die Notwendigkeit, die Stadt und die Bewohner vom zunehmenden Verkehrslärm zu entlasten. Unter der Voraussetzung einer zumindest teilweisen Überdeckelung der Trasse und weiterer Minimierungsmaßnahmen könne daher letztendlich ein südlicher Zubringer gebilligt werden.

Die Obere Landesplanungsbehörde kann der Oberen Naturschutzbehörde und den Naturschutzverbänden nur zustimmen, dass es sich bei dem Steinbruch um einen Bereich von herausragender Bedeutung für den Naturschutz handelt. Dies wurde auch auf dem Erörterungstermin nochmals deutlich, als seitens der anwesenden Verbände bekräftigt wurde, dass es nicht allein auf die im Steinbruch lebenden, zum Teil streng geschützten Arten ankomme, sondern vielmehr der Steinbruch per se im Hinblick auf die spezifische Standortvielfalt auf relativ kleinem Raum schützenswert sei. Auch das ergänzende Gutachten „Beurteilung von Maßnahmen zur Vermeidung der Kollisionsgefährdung für den Uhu und mögliche kompensatorische (FCS-) Maßnahmen“ kann hier zu keiner anderen Einschätzung führen.

Dies wird schließlich auch durch den ROP Rheinhessen-Nahe (2004) untermauert, der für den Bereich des Steinbruchs ein Vorbehalts- und ein Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz ausweist. Diese Vorranggebiete haben die Sicherung und Entwicklung eines kohärenten regionalen Biotopsystems zum Ziel. Dabei stehen u.a. Zerschneidungen funktional zusammenhängender Lebensräume durch Verkehrsstraßen diesem Ziel entgegen.

Aus raumordnerischer Sicht ist nicht zu leugnen, dass es durch die Trassen zu einer Zerschneidung von Lebensräumen kommen wird. Dies betrifft insbesondere die nördlichen Zubringervarianten, da die Teilung der Lebensräume noch verstärkt wird durch die notwendige Aufständigung der Trasse in weiten Teilen des Steinbruchs. Zudem besteht für die Avifauna, speziell für die im Steinbruch brütenden Uhu-Paare, eine signifikant erhöhte Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen. Ein Ausgleich des Eingriffs ist bei den nördlichen Varianten – auch nach Aussagen des Gutachters und der naturschutzfachlichen Stellen – grundsätzlich nicht möglich.

Etwas anders stellt sich die Situation im südlichen Bereich des Steinbruchs dar. Hier könnte durch eine Teilüberdeckung des Steinbruchs, die mit einer Übererdung ausgeführt wird, die Zerschneidung reduziert werden.

Die vom NABU und der GNOR auf dem Erörterungstermin thematisierte Einbringung von Stickoxiden usw. in den Steinbruch, die zu einer Eutrophierung und Versauerung mancher Standorte und infolge dessen auch zu einer Änderung der floristischen und damit faunistischen Artenzusammensetzung führt, wird aus raumordnerischer Sicht nicht zu vermeiden sein. Mit weiteren Minimierungsmaßnahmen, die im nachfolgenden Verfahren festzulegen sind, ist jedoch damit zu rechnen, dass die Erheblichkeit des Eingriffs insgesamt weiter reduziert werden kann.

Inwieweit im Hinblick auf die Verbotstatbestände nach Maßgabe des § 44 Abs. 1 des BNatSchG eine Verträglichkeit der südlichen Trasse mit den im Steinbruch brütenden

Uhupaaen hergestellt werden kann, ist im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Aus Sicht der Raumordnung führt darüber hinaus der Bau des Hochkreisels zu keiner Konfliktsituation mit dem gegenüberliegenden Naturschutzgebiet „Eiskarb“. Der vorgebrachten Anregung der Stadt Oppenheim, die zu erwartenden Emissionen auf das NSG zu untersuchen und ggf. entsprechende Maßnahmen festzulegen, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen werden.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die Varianten 2, 3 a und 5 a nicht mit den naturschutzfachlichen Belangen der Raumordnung konform gehen. Bei den b-Varianten und der Variante 5 c können die Auswirkungen durch technische Maßnahmen reduziert werden. Die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung kann hergestellt werden, wenn im nachfolgenden Verfahren konkrete Maßnahmen im Sinne des Naturschutzes festgelegt werden.

5. Städtebauliche Belange

Gemäß dem Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim, genehmigt am 17.08.2012, liegt eine geplante Wohnbaufläche im Norden von Nierstein. Darüber hinaus sind im Westen der Stadt neue Wohngebiete ausgewiesen.

Sowohl die geplante Wohnbaufläche als auch das Neubaugebiet werden durch die Varianten nicht direkt tangiert. Selbst die Variante 2, die dem Wohngebiet „Roßberg“ am nächsten liegt, führt nach derzeitigem Kenntnisstand zu keinen Beeinträchtigungen, da der Bereich zwischen Roßberg und Schwabsburger Ried mit einem Tunnel gequert wird.

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, sowie eine Vielzahl privater Einwender sprechen sich allerdings gegen die Varianten 3 aus. Die

Trasse der B 9-neu verlaufe bei den Varianten 3 a/b unmittelbar östlich der Bahn und führe zum Abriss von ca. 26 Wohn- und 20 Nebengebäuden, darunter zahlreichen Kulturdenkmälern, sowie des Bahnhofs. Dies sei für die direkt Betroffenen nicht zumutbar. Dem ist aus Sicht der Oberen Landesplanungsbehörde zuzustimmen. Der Abriss einer Vielzahl von Wohngebäuden und auch Gewerbebetrieben ist vor Ort nicht vermittelbar, zumal mit der Variante 5 (Tunnel unter Rheinvorgelände) eine Alternative zur Verfügung steht, bei der die Gebäude im Wesentlichen erhalten bleiben.

Die Stadt Oppenheim befürchtet hingegen eine gravierende Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes aufgrund des geplanten Hochkreisels, der bei den Varianten 3 und 5 notwendig wird. Als tourismusorientierte Stadt sei Oppenheim auf ein ansprechendes „Stadtportal“ angewiesen. Ein gut 6 m hoher Verkehrskreisel am Orts- eingang würde dem diametral entgegenstehen. Aus raumordnerischer Sicht ist dem generell zuzustimmen. Wie die Ausführungen des LBM auf dem Erörterungstermin jedoch gezeigt haben, ist eine wesentliche Absenkung des Verkehrskreisels aufgrund der notwendigen Überführung der „Steinbruch“-Varianten über die Bahnlinie nicht möglich. Eine Unterführung der Bahntrasse ist dagegen technisch nicht zu realisieren, da die verbleibende Strecke - ausgehend von der Bahnunterführung - nach Angaben des LBM zu kurz wäre, um auf Höhe der B 9 wieder an diese anzuschließen.

Dies bedeutet, dass die B 420-neu letztendlich nur über einen leistungsfähigen Hochkreisel an die B 9 angebunden werden kann. Aus Sicht der Oberen Landesplanungs- behörde ist daher eine Optimierung des Hochkreisels, vor allem bezüglich der Domi- nanz und Sichtbarkeit des Bauwerks, anzustreben. Die Stadt Oppenheim ist dabei frühzeitig in die Planungen einzubeziehen, um eine auch für die Stadt vertretbare und architektonisch befriedigende Lösung zu finden.

Zusammenfassend entsprechen sowohl die Variante 2 als auch die Varianten 5 grundsätzlich unter städtebaulichen Gesichtspunkten den Erfordernissen der Raum- ordnung und Landesplanung. Variante 2 schneidet jedoch günstiger ab, da hier auf

einen Hochkreisel verzichtet werden kann. Die Varianten 3 gehen dagegen aufgrund der Vielzahl der notwendigen Gebäudeabrisse nicht mit den Belangen der Raumordnung konform.

6. Landwirtschaftliche Belange

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zielen im Bereich der Landwirtschaft u.a. darauf ab, diese zu erhalten und zu sichern. Der Entzug landwirtschaftlicher Flächen ist daher grundsätzlich auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

Alle Trassenvarianten führen zu einer Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen, je nach Trassenlänge in unterschiedlichem Ausmaß.

Die Landwirtschaftskammer stellt dazu fest, dass je nach Variante 8,8 ha bis 17,5 ha Nutzfläche der Bewirtschaftung, vornehmlich dem Weinbau, entzogen würde. Hinzu komme, dass alle Varianten landwirtschaftlich genutzte Flächen mittig oder diagonal durchschneiden würden und dies zu Reststücken führe, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden könnten. Schließlich seien zum Teil auch massive Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Hofstellen sowie die Unterbrechung des landwirtschaftlichen Wegenetzes zu befürchten. Im Ergebnis würden deshalb alle Varianten, mit Ausnahme der Variante 5 c, abgelehnt.

Der Kammer ist nicht zu widersprechen, dass die Landwirtschaft beim Bau der Ortsumgehung durch Flächenentzug stark betroffen sein wird. Auch ist nicht zu leugnen, dass die Trassenführungen zu einer Zerschneidung der landwirtschaftlich und weinbaulich genutzten Flächen und damit zu einem höheren Flächenverbrauch als der eigentlichen Inanspruchnahme durch eine Trasse führt. Je nach Variante ist die Landwirtschaft davon jedoch in unterschiedlich starkem Maße betroffen. So verläuft Variante 2 - mit Ausnahmen im Bereich des Steinbruchs und des Schwabsburger Rieds - komplett durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Verlust an wertvollen Rebflä-

chen ist hier mit weitem Abstand am größten, was den Flächendruck auf die ohnehin zu wenigen Weinbauflächen weiter erhöhen wird. Bei den Varianten 3 und 5 werden dagegen durch die Verlegung der B 9 keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen. Lediglich die Zubringer der B 420 verlaufen zum Teil durch Rebgelände. Dabei beanspruchen die a-Varianten aufgrund der kürzeren Streckenführung zwar etwas weniger Nutzflächen als die b-Varianten, tangieren aber unmittelbar das Betriebsgrundstück eines Weinguts, das aufgrund der Direktvermarktung seiner Weine auf ein attraktives Umfeld angewiesen ist. Aus Sicht der Raumordnung ist die extreme Beeinträchtigung des Betriebes durch die a-Varianten höher zu gewichten als der etwas höhere Flächenverbrauch durch die Varianten 3 b und 5 b/c, weshalb diese Varianten unter landwirtschaftlichen Gesichtspunkten weniger raumverträglich sind.

Nicht wirklich nachvollziehbar ist aus raumordnerischer Sicht die ablehnende Haltung der Landwirtschaftskammer gegenüber den Varianten 3 b/5 b und die Bevorzugung der Variante 5 c. Es ist zwar richtig, dass die Variante 5 c ca. 150 m kürzer ist; sie hat jedoch annähernd den gleichen Streckenverlauf und zerschneidet die weinbaulich genutzten Flächen in gleichem Maße wie die Varianten 3 b und 5 b. Dabei wird der Flächenverbrauch insgesamt weniger durch die Trassenlänge als durch die enorme Einschnittstiefe im Gelände bestimmt, die sowohl bei 5 c als auch bei den b-Varianten bei rund 40 m liegt.

Um die Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft zu minimieren ist aus Sicht der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren daher vor allem zu untersuchen, wie der Flächenverbrauch, auch mit Hilfe technischer Maßnahmen, generell reduziert werden kann. Unwirtschaftliche Reststücke sind zu vermeiden und unterbrochene Wirtschaftswegeverbindungen wieder herzustellen. Die Betriebe sind grundsätzlich in ihrem Fortbestand zu sichern. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für naturschutzfachliche Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen ist möglichst zu vermeiden. Sollte dies unumgänglich sein, ist die Landwirtschaftskammer bei der Suche bzw. Festlegung der Flächen frühzeitig zu beteiligen.

Im Ergebnis entsprechen daher die Varianten 3 b und 5b/c gleichermaßen den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Am ungünstigsten schneiden die Varianten 3 a und 5 a sowie 2 ab.

7. Sonstige Belange

Das Landesamt für Geologie und Bergbau weist auf die außergewöhnliche Häufung unterschiedlicher Georisiken (Hangrutschungen, Störungszonen etc.) im Planungsraum hin. Vor allem der geplante Tunnel „Roßberg“ (Variante 2) sowie die vorgesehene Einschnittstiefe von bis zu 40 m bei den südlichen, aber auch bei den nördlichen Zubringervarianten würden aus geologisch-geotechnischer Sicht als sehr schwierig eingestuft. Die Hinweise des Landesamtes, insbesondere über eine zwingend vorgeschaltete geologisch-geotechnische Erkundung, sind deshalb im nachfolgenden Verfahren zu beachten. Es wird eine frühzeitige Abstimmung empfohlen.

Die von der Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz formulierten Auflagen und Hinweise zur Kreuzung der Oberflächengewässer und zum Hochwasserschutz sowie zu den Altablagerungsstellen können im nachfolgenden Verfahren berücksichtigt werden. Ein adäquater Ausgleich für den Retentionsraumverlust im Bereich des Rheins ist bei den Varianten 5 nach ersten überschlägigen Berechnungen möglich.

Die Zubringervarianten tangieren im Steinbruch Areale, auf denen sich laut Zentralstelle der Forstverwaltung ein Baumbestand unterschiedlicher Ausprägung entwickelt hat. Diese Waldbereiche übernehmen im extrem waldarmen Rheinhessen zum Teil Funktionen eines lokalen Klima-, Erosions-, Sicht- und Erholungswaldes. In der Detailplanung ist die Trasse daher soweit zu optimieren, dass möglichst nur waldfreie Flächen in Anspruch genommen werden. Unabwendbarer Waldverlust ist entsprechend auszugleichen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf vorhandene oder geplante Einrichtungen der Energie- und Wasserversorgung bzw. Abwasserentsorgung führen zu keinen Konfliktsituationen. Den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen werden.

Die Kreuzungsbauwerke über die Bahnstrecke sind ggf. im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit der Deutschen Bahn Netz AG abzustimmen.

8. Raumordnerische Gesamtabwägung

Mit dem Bau einer Ortsumgehung von Nierstein wird primär das Ziel verfolgt, die Stadt vom starken Durchgangsverkehr auf der B 9 und der B 420 zu entlasten.

Die Mehrzahl der Verfahrensbeteiligten spricht sich grundsätzlich für das Vorhaben aus. Die Reduzierung des Verkehrs von mehr als 60 % auf der B 9 und von mehr als der Hälfte auf der B 420 führt zu einer spürbaren Lärm- und Schadstoffentlastung für die Anwohner. Eine Umgehung schafft zudem Spielräume für eine innerörtliche Entwicklung und die Aufwertung des Rheinufergeländes.

Eine effektive Verkehrsentslastung kann dabei durch alle dargestellten Varianten grundsätzlich gut erreicht werden.

Aus Sicht der Raumordnung sind die geplanten Ortsumgehungen im Zuge der B 9 und der B 420 differenziert zu betrachten. So ist die B 9 mit rund 20.000 Fahrzeugen am Tag sehr stark belastet und die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV werden entlang der B 9 überschritten. Die B 420 ist mit ca. 8.300 Kfz/24h ebenfalls relativ stark belastet, etwa die Hälfte der Verkehre entfallen jedoch auf Ziel- und Quellverkehre, insbesondere von und zu Einkaufsmärkten und Siedlungsgebieten im Westen der Stadt. Diese Fahrbeziehungen werden auch nach dem Bau einer Umge-

hung im Zuge der B 420 auf der Wörrstadter Straße verbleiben. Daraus wird deutlich, dass eine Entlastung im Zuge der B 9 vom Grundsatz her wirkungsvoller ist als eine Umgehung im Zuge der B 420.

Im Zuge der B 9 sind die Tunnelvarianten unter dem Rheinvorgelände vor allem im Hinblick auf die Lärmentlastung und unter städtebaulichen Gesichtspunkten gegenüber den bahnparallelen Varianten 3 zu bevorzugen. Während es bei den Varianten 3 a/b zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Rheinfront an die Bahnlinie und damit an die Hinterseite vieler Häuser kommt, kann mit den Tunnelvarianten eine wirkungsvolle Entlastung für die Anwohner erreicht werden. Anlässlich des Erörterungstermins wurde jedoch deutlich, dass nicht alle Anwohner der jetzigen B 9 gleichermaßen von dem knapp 1.300 m langen Tunnel profitieren werden. Die Ein- bzw. Ausgangsportale des Tunnels sowie die Trogbauwerke befinden sich noch im Bereich der Wohnbebauung. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, inwieweit der Tunnel - wirtschaftlich vertretbar - sowohl im Norden als auch im Süden verlängert werden kann, um eine größtmögliche Entlastung aller Anwohner zu erreichen. Weitere Optimierungsbedarfe scheint es zudem bei den Ab- und Zufahrten in der Relation Stadtzufahrt und alte B9 zu geben, die ebenfalls in den anstehenden Genehmigungsverfahren zu thematisieren sind.

Mit Variante 2 wird Nierstein zwar verkehrlich ebenfalls gut entlastet. Die Trasse durchschneidet jedoch vor allem im Norden von Nierstein hochwertige, weinbaulich genutzte Flächen, darunter den „Roten Hang“. Unter Berücksichtigung der für Nierstein auch kulturhistorisch bedeutsamen Weinlage sowie den erörterten naturschutzfachlichen Belangen und den geologisch-geotechnischen Schwierigkeiten beim Tunnel „Roßberg“ ist die Variante 2 in der Gesamtbetrachtung nicht raumverträglich.

Als Zwischenergebnis ist daher für eine Ortsumgehung im Zuge der B 9 festzuhalten, dass nur eine Tunnelvariante im Rheinvorgelände (Varianten 5) mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung konform geht.

Für die B 420 stehen letztendlich zwei Zubringervarianten (Varianten 5) zur Auswahl. Eine (a-Variante) führt durch den nördlichen Bereich, die zweite (b/c-Varianten) durch den südlichen Teil des Steinbruchs. Einigkeit besteht bei allen Verfahrensbeteiligten, dass die Trassen im Bereich des Steinbruchs durch ein naturschutzfachlich sehr hochwertiges Gebiet verlaufen und daher jeder Eingriff, insbesondere jedoch der Bau einer Straße, äußerst problematisch ist. Folgerichtig fordert die Obere Naturschutzbehörde für die B 420 eine Nullvariante.

Andererseits erkennt die Obere Landesplanungsbehörde die grundsätzliche Notwendigkeit an, die Anwohner der mit ca. 8.300 Kfz belasteten B 420 von Lärm und Abgasen zu entlasten. Aus Sicht der Raumordnung wird auch anerkannt, dass sich mit einer Reduzierung des Verkehrs auf der B 420 um gut 60 % im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des (Wein-)Tourismus in der Stadt städtebauliche Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten ergeben, die durch den Durchgangsverkehr verhindert würden. Verkehrsberuhigungen in der bestehenden Ortsdurchfahrt (Nullvariante) stellen somit keine Alternative zur Ortsumgehung dar.

Die Variante 5 a ist unter naturschutzfachlichen, z.T. auch unter landwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen (siehe Punkte 4 und 6). Demgegenüber können bei den südlichen Varianten (b/c) die Eingriffe in den Steinbruch aus raumordnerischer Sicht mit Hilfe von technischen Maßnahmen gemildert werden. Dennoch verbleibt ein hohes Risiko, dass der Steinbruch seine hohe naturschutzfachliche Bedeutung zumindest teilweise verlieren wird.

Aus Sicht der Raumordnung stehen somit die naturschutzfachlichen Belange auf der einen Seite den berechtigten Anliegen der Stadt und der Bewohner zur Entlastung und Entwicklung auf der anderen Seite gegenüber. Anlässlich des Erörterungstermins wurde deutlich, dass mit der Variante 5 c eine Variante gefunden werden konnte, die sowohl von einer breiten Mehrheit der Bevölkerung und von der Gemeinde als auch

von Seiten der Landwirtschaft und einem Großteil der Naturschutzverbände als Kompromiss mitgetragen werden kann

Vor diesem Hintergrund wird die Variante 5 c als raumverträglich anerkannt. In Anbetracht der besonderen Schutzwürdigkeit des Steinbruchbiotopes sind der Bau eines Tunnels mit Erdüberdeckung im westlichen Teil des Steinbruchs sowie weitere, im Planfeststellungsverfahren festzulegende Minimierungsmaßnahmen zwingend erforderlich.

F Prüfung einer Zielabweichung

Nach dem ROP Rheinhessen-Nahe, der seit dem 24.05.2004 verbindlich ist, sind raumbedeutsame Maßnahmen und Vorhaben innerhalb eines Vorranggebietes für den Arten- und Biotopschutz nicht zulässig, wenn sie dem Ziel „Sicherung und Entwicklung eines kohärenten regionalen Biotopsystems“ entgegenstehen. Hierzu zählen u.a. insbesondere die Zerschneidungen funktional zusammenhängender Lebensräume durch Verkehrsstrassen, welche zu einem nicht ausgleichbaren Verlust funktional bedeutsamer Standortpotentiale führen.

In Regionalen Grünzügen soll grundsätzlich nicht gesiedelt werden. Es dürfen nur Vorhaben zugelassen werden, die die Funktion des Regionalen Grünzugs nicht beeinträchtigen oder unvermeidlich und im überwiegenden öffentlichen Interesse unabdingbar notwendig sind.

Im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens war daher durch die Obere Landesplanungsbehörde zu prüfen, ob gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V.m. § 10 Abs. 6 LPIG von den oben genannten Zielen abgewichen werden kann.

Mit Schreiben vom 23.07.2013 kam die Obere Landesplanungsbehörde zu dem Ergebnis, dass für den Bau einer Ortsumgehung von Nierstein im Bereich des Stein-

bruchs eine Abweichung von den Zielen „Vorranggebiet Arten- und Biotopschutz“ und „Regionaler Grünzug“ unter Maßgaben zugelassen werden kann.

G Abschließende Bemerkungen

Ziel des Raumordnungsverfahrens war es, festzustellen, ob eine der vom Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur beantragten Trassen für den Bau einer Ortsumgehung von Nierstein im Zuge der B 9 sowie der B 420 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 somit 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. Enteignungs- 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.

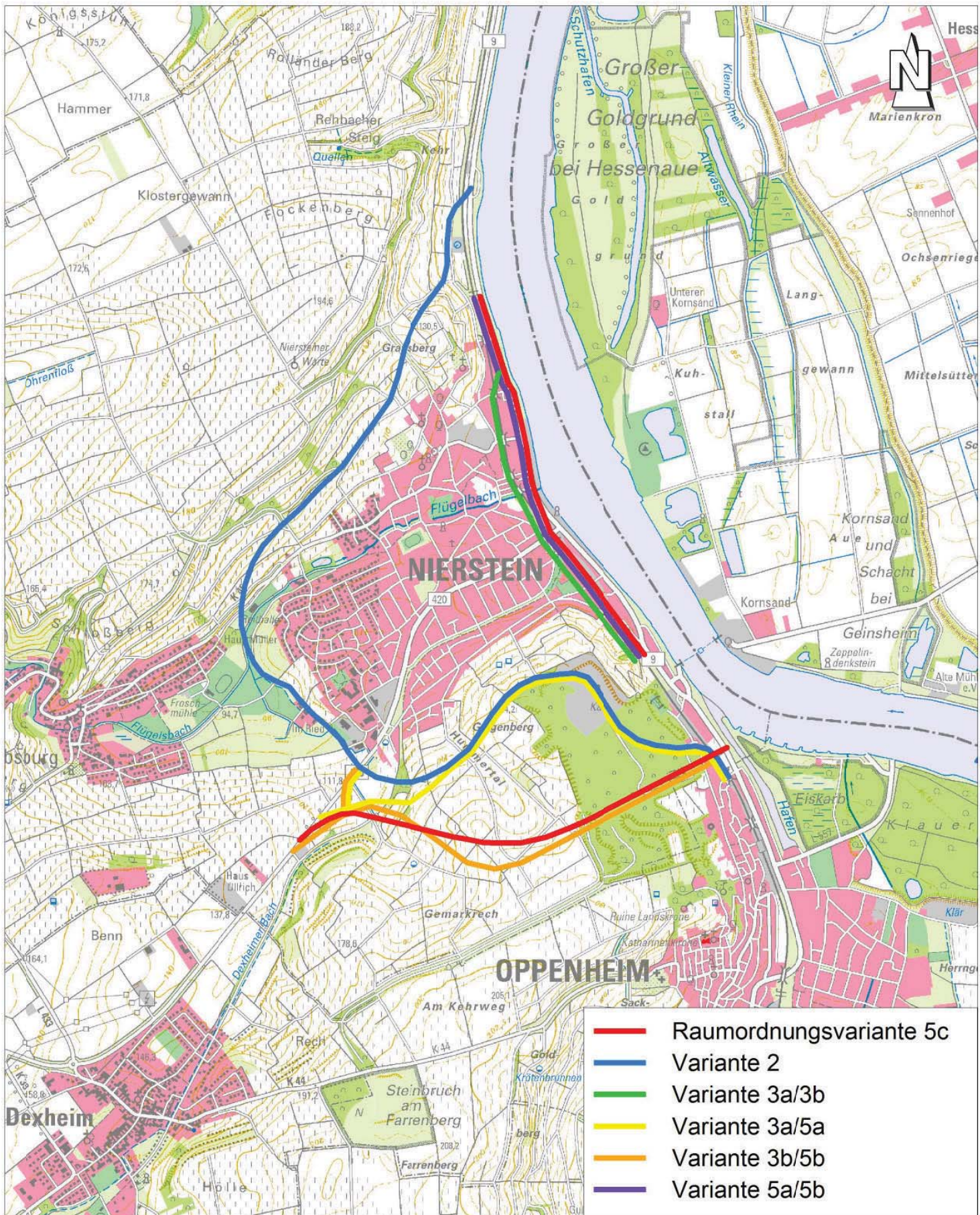
Ist innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren kein Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage dieses Entscheids eingeleitet worden, entscheidet die zuständige Landesplanungsbehörde, ob ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Durch die Mitteilung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens wird das Verfahren abgeschlossen. Die Verfahrensbeteiligten erhalten einen Abdruck dieses Entscheides.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
-Obere Landesplanungsbehörde-

Neustadt an der Weinstraße, den 25.07.2013
Im Auftrag

Sylvia Götz



Raumordnerischer Entscheid

Ortsumgehung von Nierstein
im Zuge der B 9 und der B 420



Rheinland-Pfalz

STRUKTUR- UND
GENEHMIGUNGSDIREKTION
SÜD

© Struktur- und
Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41
Datenquelle: Geobasisinformationen der
Vermessungs- und Katasterverwaltung
Rheinland-Pfalz - © 2012

Maßstab: 1:25000
Datum: 25.07.2013
GIS: Lars Matti

Telefon: 06321 / 99 - 0
Telefax: 06321 / 99 - 2260
Lars.Matti@sgsued.rlp.de

-Obere Landesplanungsbehörde-
Friedrich-Ebert-Str. 14
67433 Neustadt a.d. Weinstraße

