

BUND Kreisverband GG Herbert A Debus, Langgasse 36, 64546 Mörfelden-Walldorf

An das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Bund für Umwelt
Und Naturschutz
Deutschland
Landesverband Hessen e.V.
Kreisverband Groß Gerau
Herbert A Debus
-Geschäftsführung-
Langgasse 36
64546 Mörfelden-Walldorf
06105-25951
0160 1874693
fax 06105-272644
herbdebus@bund-kv-gg.de
www.bund-kv-gg.de

vorab per mail Ref-G12@bmvi.bund.de

15.05.2016

**Neuerliche Einstufung des Neubaus der Südumgehung Mörfelden im Zuge der B 486 von westlich der Sportanlagen bis zur Einmündung in die B 486/ Industriestraße im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes als vordringlicher Bedarf
Teilprojekt B 486 - G 20 - HE - T2 - HE**

Einwendung und Stellungnahme des BUND Kreisverbandes Groß-Gerau

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir lehnen den Bau der OU Mörfelden, sog. Südumgehung Mörfelden, weiterhin aus mehreren Gründen ab. Die geplante Straße wird mehr Verkehr nach Mörfelden-Walldorf bringen. Die zusätzlich entstehenden Immissionen belasten die Gesundheit der dortigen Bevölkerung und verletzen dadurch deren Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit gem. Art 2 GG. Auch die feste Verknüpfung mit dem Gesamtprojekt B486 - G 20 -HE, also inklusive des vierspurigen Ausbaus des Teilstücks der B 486 vom Ortsausgang Langens westlich bis zum Anschluss an die A 5 Langen/Mörfelden ist uns erstens nicht als zwingend einsichtig, 2. kennen wir auch die ablehnenden Argumente der Naturschützer im angrenzenden Kreisverband Langen, die wie wir seit Jahrzehnten gegen immer weitergehende Einschlüge in die Waldsubstanz des ehemals großen zusammenhängenden Forstes Dreieich für Kleinklima und Biodiversität im Rhein-Main-Becken streiten.



Die Argumente gegen die in unserer Landschaftsbereich fallende Südumgehung Mörfeldens sind bekannt und immer wieder von kompetenter Seite vorgetragen. Nicht umsonst stufen Sie von der Naturschutzbewertung dieses Projekt in die höchst

te Kategorie zurecht „**mit hohem Konfliktpotential**“ ein. Ihre ebenso hohe Bewertung der verkehrlichen Entlastung der Stadt hat zum Zeitpunkt der krisenhaften Zuspitzung der Klimasituation mit der Annäherung an klimatische, unwiderrufliche Kippunkte des Weltklimas zu der u.E. bizarr kontraproduktiven und unververtretbaren Schwergewichtssetzung auf Mehr-Verkehr geführt. Wir wissen um die hohe Belastung der Bevölkerung in den jetzigen Durchgangsstraßen und respektieren Ihre Argumente. Die sorgfältige und ideenreiche Überprüfung der Alternative Nordumfahrung ist unserer festen Überzeugung nach jedoch nicht geschehen. Sie sagen in Ihrer Stellungnahme selbst, dass sie dies nicht weiter verfolgt haben. Hier wäre

- mit weitaus geringerer Inanspruchnahme von Natur,
- ohne Abschneidung eines FFH Gebietes und weiterer Schutzgebiete,
- ohne **Gefährdung von zwei Trinkwasserbrunnen** der bislang noch in hoher Qualität selbstversorgten Stadt Mörfelden-Walldorf,
- ohne Überbrückung und schwierige Untertunnelung eines Sumpfbereiches
- ohne weitere Abschneidung der Stadt Mörfelden von einem wichtigen Naherholungsgebiet - in westlicher Richtung ist der Wald durch die auf der Startbahn West startenden Flugzeuge völlig verlärm -
- ohne Zerstörung der Frischluftzufuhr durch einen bis zu 3 m hohen Wall und bis zu 6 oder 7 m hohen Lärmschutzwänden

eine erheblich geringere Bevölkerungsgruppe belastet. Auch diese könnte und müsste man bei neuerlicher Bewertung u.U. durch Inanspruchnahme des westlich gelegenen „Schlichterwaldes“ oder entsprechender Tieferlegung oder besser noch Einhausung der Straße entlasten.

Eine ausführlichere Begründung all dieser Argumente finden Sie im Anhang.

Der Referenten-Entwurf des BVWP ist in seiner Gänze zentral konzentriert auf Transport auf der Straße und steht damit in klarem Widerspruch zu den Umweltzielen der Bundesregierung in Vorbereitung auf und in Folge der Beschlüsse von COP 21, der Pariser Klimakonferenz. Dieser BVWP steht in unverminderter Tradition der Beton- und Autopolitik vergangener Regierungen. Er ist ein verantwortungsloser Entwurf an den Lebens- und Überlebenschancen zukünftiger Generationen. Wir können Frau Krautzberger, der Leiterin des Umweltbundesamtes, nur zustimmen, dass dieser Entwurf „von einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen weit entfernt ist.“

Dringend notwendig sehen wir eine Veränderung in der Umschichtung der Mittelseinsetze mit den Schwerpunkten Renovierung/Erhalt von Straßensubstanz und insbesondere Ausbau und Verbesserung des Schienennetzes: dies auch mit dem Ziel, durch qualitative Verbesserung des Airail-Angebotes unter politischer Moderation mit Fluglinien und Flughafenbetreibern weitere umweltbelastenden Nahflüge auf die Schiene zu verlegen. Wir verweisen hierzu auf die Studie des BUND und verschiedener NGOs zum geplanten Flugverkehrskonzept Ihrer Regierung (siehe

Konkret ist unsere Region und hier insbesondere Mörfelden-Walldorf von der Startbahn 18 West des Flughafens im Süden stark belastet und von zwei Bundesstraßen durchschnitten, die sich hervorragend zur Umgehung der die Stadt einkesselnden 3 Autobahnen A 3, A 5 und A 67 nutzen ließe und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch nach uns vorliegenden Berechnungen zu einem mehr an Verkehr führen würde, statt zu einer Entlastung, dies ganz abgesehen von den bereits angeführten weiteren Einwendungen und der Naturbelastung, die wir im Folgenden weiter ausführen.

So erheben wir weiterhin folgende Forderungen und Einwände:

Planungsfehler:

Aufgrund des **nicht durchgeführten Raumordnungsverfahrens** wurde die ernsthafte Untersuchung einer alternativen Variante vernachlässigt.

Forderung:

Diese Unterlassung muss nachträglich geheilt werden und ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das Land Hessen hat diesem Straßenbauvorhaben noch im Jahr 2003 eine schlechte Kosten-Nutzen-Relation bescheinigt. Wenn man die Verkehrstabellen z.B. der Gerauer Straße Prognose Nullfall und Ausbau der Südumgehung vergleicht, stellt man fest, dass die Anzahl der LKW sogar zu- anstatt abnimmt.

Es fehlt jeglicher fundierter Kostenvergleich zwischen der sog. Südumgehung und den Alternativ-Vorschlag, der sog. Nordumfahrung.

Die Südumgehung soll knapp 26 Mio. Euro kosten. Dieser hohe Betrag kommt dadurch zustande, dass die Trassenlinie durch ein Gebiet mit hohem Grundwasserspiegel führt. Dies macht Dammbau sowie an einer tiefergelegenen Stelle den Bau einer Betonwanne notwendig. Auch haben die Planer auf eine kostengünstigere Variante, siehe Schwimmbadweg-Trasse, verzichtet und die teurere Kickers-Sportplatz-Lösung gewählt.

Wir fordern, einen Kostenvergleich zwischen der sog. Südumgehung und der Nordumfahrung vorzunehmen.

Kosten für die Umsiedlung des Kickers-Sportplatzes

In den Unterlagen befindet sich kein Hinweis, wieviel der Baulastträger für die Verlegung des Kickers-Sportplatzes einplant und wieviel der Aufbau der Sportflächen und Gebäude an Kosten verursacht.

Wir bitten darum im Verfahren dies als nicht genehmigt darzulegen.
Die Stadt Mörfelden-Walldorf ist nicht die Eigentümerin des Ersatzgeländes.



Gefährdung der Brunnen III und Brunnen IV der Mörfelder Brunnengalerie

Nur 50 Meter vom Trinkwasserbrunnen III und 200 m vom Brunnen IV entfernt verläuft die vorgesehene Trasse der Südumgehung und durchquert dabei auf einer Länge von ca. 1600 m die Trinkwasserschutzgebiete II und III des Wasserwerks Mörfelden.

In den Trinkwasserschutzzonen II und III gelten strenge Vorgaben, um das Grundwasser vor Verunreinigungen zu schützen: Kein Autowaschen, Straßenbau verboten, usw.

Erst im Juli 2006 verlängerte das Regierungspräsidium Darmstadt für die Wasserwerke Mörfelden-Walldorf die Grundwasserentnahme bis zum Jahre 2035. Dies bedeutet für Mörfelden eine gesicherte Trinkwasserversorgung durch die 5 vorhandenen Brunnen für die nächsten 30 Jahre. Weitere Brunnen südlich der jetzigen Brunnengalerie wurden nicht genehmigt.

Das Oberflächenwasser der Südumgehung soll über Bankette und Dammböschungen versickert und teilweise über Erdgräben zu Regenklär- und Rückhaltebecken geleitet werden, soll dort ebenfalls versickern oder in den Hegbach fließen.

Schon bei normalem Autoverkehr wird das Oberflächenwasser einer Straße durch Ölreste oder Reifenabrieb verschmutzt, bei Unfällen besteht zusätzlich eine sehr große Gefahr der Versickerung von Schadstoffen. In den Unterlagen zur Entwässerung der Südumgehung wird auf diese Gefahren nicht eingegangen, die vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen sind zum Schutz der Trinkwasserbrunnen nicht ausreichend.

Die Trinkwasserbrunnen III und IV und damit die Trinkwasserversorgung von Mörfelden-Walldorf sind daher auf das höchste gefährdet, denn die verbleibenden 3 Brunnen können den Wasserbedarf allein nicht decken und weitere Brunnen werden nicht genehmigt. Wir befürchten daher den Verlust der eigenständigen Wasserversorgung Mörfelden-Walldorfs und langfristig durch einen dann zu erfolgenden Wasserverbund mit anderen Gemeinden einen Qualitätsverlust und die Erhöhung der Wassergebühren.

Im Bereich der geplanten Trasse sind die **Grundwasserstände sehr hoch**, teilweise betragen sie nur 50 cm unter Bodenniveau. Die Straße und der Lärmschutzdamm, der bis zu einer Höhe von 5 – 6 m über dem Bodenniveau aufgeschüttet werden soll, werden dieses Grundwasser entscheidend beeinträchtigen. Zudem soll der Hegbach westlich der Darmstädter Straße zum Ort hin verlegt werden und hätte dann durch den Straßendamm keinen Retentionsraum mehr bei Hochwasser.

Diese gravierenden Eingriffe in den Wasserhaushalt im Süden von Mörfelden sind nur unzulänglich untersucht, die Auswirkungen auf das Grund- und Trinkwasser nicht abzuschätzen.

Forderung: Wir beantragen entsprechende Untersuchungen vor Baubeginn durchzuführen.

Es ist in den Unterlagen nicht dargelegt, welche Maßnahmen im Falle der Verschmutzung der Mörfelder Brunnen ergriffen werden bzw. wer für eine eventuelle nachträglich notwendige Brunnenverlegung aufkommen wird. Dabei ist auch die event. Standortfrage für neue Brunnen unbeantwortet

Schutz des Menschen, Lärm und Schadstoffe

Es ist offensichtlich, dass sich die sog. Südumgehung als Ausweichstrecke für die hoch belastete Autobahn A3 bzw. als geeignete Umfahrung für das Frankfurter Kreuz anbietet. Ebenfalls wird die Trasse durch Verkehr zum Flughafen und zum geplanten Terminal 3 mit einer Kapazität von 50 Mio. Fluggästen genutzt und belastet werden. Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs und die Tatsache, daß die Strecke zusätzlich durch ihre Attraktivität deutlich mehr Verkehr (z.B. auch Stau- und Autobahnmaut-Ausweichverkehr) anziehen wird, sind in Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nicht genügend berücksichtigt.

Wir fordern, dass alle Faktoren in einer Verkehrs- und Lärmprognose berücksichtigt werden.

Mit einem höheren Verkehrsaufkommen erhöht sich auch das Krebsrisiko und Allergierkrankungen durch Feinstaub. Insbesondere erhöht sich die Lärmbelastung. Winzige Staubpartikel in der Umgebungsluft beeinträchtigen unsere Gesundheit. Die hohe Anzahl der Allergierkrankungen in der Stadt weist darauf hin, dass bereits jetzt eine hohe Grundbelastung vorliegt.

Gravierend sind die Folgen auch für das Herz- und Kreislaufsystem, die Lunge und das zentrale Nervensystem. Die schweren Erkrankungen der Lunge können erst nach Jahren der Belastung auftreten und sich bemerkbar machen. In Folge der Belastungen werden sich die Bronchitis- und Asthmaerkrankungen signifikant erhöhen.

Forderung:

Die Erfassung der jetzigen Schadstoffbelastung durch Schadstoffmessungen und die Berechnung der zukünftigen Schadstoffbelastung durch das gestiegene Verkehrsaufkommen.

Reifenabrieb

Schadstoffe aus Reifenabrieb werden auf einen großen räumlichen Umkreis verteilt, da sie besonders feinpulvrig sind. Zur Hälfte besteht ein Reifen aus Füllstoffen, darunter Ruß (Hauptkomponent), Zinkoxid schwefelhaltige Öle, Harze und Teer. Es ist nicht verwunderlich, dass bei Beschäftigten in der Gummiindustrie eine überdurchschnittliche Lungenkrebsrisiko besteht. Bei Arbeiterinnen, die in der Produktion beschäftigt sind, wurde eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Fehlgeburten beobachtet. Die Lungenkrebsrate ist in der Gummiindustrie selbst bei den Angestellten deutlich erhöht, die nicht in der Produktion arbeiten.



Insgesamt muss wegen der Schadensbelastung aus dem LKW- und PKW-Verkehr alles getan werden, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden. Die geplante Südumgehung hingegen wird zusätzlichen Verkehr anziehen. Das Vorhaben ist deswegen abzulehnen.

Trinkwasserqualität

Die geplante Trasse der Südumgehung zerschneidet ein Trinkwasserschutzgebiet der Schutzzone II und der Schutzzone III.

Der Regionalplan Südhessen stellt hier einen „Bereich der Grundwassersicherung“ dar. Das hier besonders verschmutzungsempfindliche und ergiebige Grundwasservorkommen im Einzugsgebiet der Trinkwasserbrunnens III (in ihren Unterlagen nennen Sie diesen Brunnen I) und IV soll damit vor Beeinträchtigungen durch Öl, Kraftstoffe und Abrieb von Bremsen und Reifen geschützt werden. Versiegelung, Öl und Kraftstoff sowie Zink, Kupfer und Blei beeinträchtigen die Reinheit des Grundwassers, denn der nur 20 Meter mächtige Grundwasserleiter ist wegen dünner Deckschicht von nur 5 Metern nicht gegen Verschmutzungen des Straßenbetriebs geschützt. Verschmutzungen durch auslaufende Öle und Treibstoffe würden das Trinkwasser in Mörfelden-Walldorf verseuchen.

Ferner ist zu befürchten, dass es zu Überschwemmungen in diesem Gebiet kommen kann. Im Landschaftsplan der Stadt Mörfelden-Walldorf heißt es „Die potentiellen Überschwemmungsgebiete der Bäche sollen vor weiterer Bebauung und Einengung geschützt werden.“ Der Bau der Südumgehung bedeutet Versiegelung und durch ihre Dammlage eindeutig eine starke Einengung.

Forderung:

Wegen der Überschwemmungsgefahr und wegen der Gefährdung der Mörfelder Trinkwasserbrunnen darf nicht die Südumgehung sondern die Nordumgehung verwirklicht werden.

Naherholungsgebiet zerstört

Die Trassenführung auf einem 2,50 m hohen Damm und zusätzlich der Lärmschutzwall mit bis zu 6 m Höhe über Bodenniveau werden auf einer Länge von 1500 m im Süden Mörfeldens den Zugang zu den Wiesen und Wäldern erschweren. Es gibt nur wenige Übergänge über die Straße, alle Erholungssuchenden müssen weite Umwege gehen, um die Naherholungsgebiete zu erreichen. Zudem wird der erhöhte Verkehr auf der Straße in einem größeren Abstand den Aufenthalt und die Erholungswirkung unmöglich machen.

In einer stark belasteten, von Lärm- und Schadstoffen ‚umzingelten‘ Stadt wie Mörfelden-Walldorf brauchen die Menschen Platz für Freiraumerholung und Genuss der Natur. Die Stadt ist eingekesselt durch der BAB5, den Flughafen mit den beiden Parallelbahnen im Norden und durch die Startbahn 18 West im Westen. Durch den geplanten Bau der Südumgehung wird die letzte noch bestehende Möglichkeit der Naherholung massiv beschnitten. Durch die entstehende Verlärmung werden große Teile der Feld-, Wald- und Grünbereiche südwestlich, südlich und östlich von Mörfelden für die Naherholung nutzlos.



Auch bieten die Waldflächen mit ihrem hohen ökologischen Wertvolle Erholungsbereiche, die angeschnitten und zerstört werden. Allein schon aus diesem Grund ist die Variante über das Kickers-Sportplatz abzulehnen.

Forderung:

Unser einzigartiges und barrierefrei erreichbares Naherholungsgebiet darf nicht angetastet werden.

Landschaftsbild

Durch den geplanten Straßenbau mit Dammlage und Lärmschutzwall wird das Landschaftsbild zerstört und in seiner Vielfalt beeinträchtigt. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Schutz der Frischluftzufuhr insbesondere für den Stadtteil Mörfelden werden zerstört.

Forderung:

Wegen der Trennwirkung der Südumgehung wird eine Landschaft unwiederbringlich zerstört. Die Möglichkeit der alternativen Nordumfahrung und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt Mörfeldens wurden und werden nicht genutzt.

Die Wirkung der geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Gärtnerweg und in der Gerauer Straße müssen vor weiteren Planungsschritten abgewartet werden.

Klimaschutz

Die Kaltluftzufuhr für den Stadtbereich Mörfelden wird blockiert.

Mörfelden-Walldorf zählt aufgrund der Klimafaktoren zur bioklimatisch intensiv belasteten Zone. Waldflächen haben große Bedeutung als Frischluftentstehungsgebiete, wirken als Luftfilter gegen Emissionen und tragen zur Erhöhung der Luftfeuchtigkeit bei. Sie verfügen darüber hinaus über ein spezifisches Innenklima mit ausgeglichener Temperaturverlauf und höherer Luftfeuchtigkeit, das bioklimatisch positiv zu bewerten ist.

Die Waldflächen versorgen die Ortsbereiche mit Frischluft. Als Frischluftbahnen wirken hier insbesondere die Bachauen.

Die offenen landwirtschaftlichen Flächen und Grünlandflächen der Auenbereiche sind wichtige Kaltluftentstehungsgebiete. In windschwachen Nächten kühlt hier die bodennahe Luftschicht mehr ab als im besiedelten Bereiche, so trägt sie dazu bei, dass die sommerliche Überhitzung des Siedlungsbereiches vermindert wird. Diese Wirkung der Kaltluftentstehung fällt in den Auenbereichen mit ihren hohen Grünlandanteilen besonders stark aus. Insbesondere im Süden Mörfeldens besitzen die Auenbereiche der Bäche eine große Bedeutung als Kalt- und Frischluftbahnen. Verkehrswege innerhalb der Auenbereiche wirken als Barrieren für diese klimatisch bedeutsamen Frisch- und Kaltluftströme. Bereits jetzt ist Mörfelden vorbelastet im südöstlichen Ortsrand durch den Damm der B 44 im Bereich von Wurzelbach-, Sterzbach- und Geräthsbachaue sowie durch den Bahndamm am südwestlichen Ortsrand. Aus klimatischen Gesichtspunkten ist die Südumgehung eine Fehlplanung, weil die Auenbereiche von Wurzel- und Hegbach südöstlich Mörfelden Kaltluftentstehungsgebiete sind.



Wir fordern, die Auswirkungen auf das Mikroklima im Stadtteil Mörfelden zu untersuchen.

Wir fordern weiterhin das Freihalten der klimatisch wirksamen Auenbereich der Bäche als wichtiger Entstehungsgebiet für Frisch- und Kaltluftströme sowie Erhalt der bestehenden Waldflächen mit ihrer großen Bedeutung für Luftreinhaltung und ihrer klimatisch ausgleichenden Wirkung.

Schutz des Waldes

Die Planung verstößt gegen die gesetzliche Pflicht, den Wald in seinem Bestand zu erhalten.

Die Waldnutzung mit seiner Wohlfahrtswirkung für den Menschen bekommt im hoch belasteten Ballungsraum Vorrang vor dem Straßenbau.

Der Wald ist wichtig für unseren Naturhaushalt, Wasserhaushalt, Reinhaltung der Luft, Bodenfruchtbarkeit und die Erholung der Bevölkerung. Die durch die Kickers-Sportplatz-Variante betroffenen Eichen- und Hainbuchenwälder müssen grundsätzlich als Waldgesellschaft erhalten bleiben.

Wir fordern den Schutz des wertvollen Eichen- und Hainbuchenwaldes sowie des Mischwaldes. Die Kickers-Sportplatz Variante darf nicht gebaut werden. Ausdrücklich verweisen wir auf das EU-Vogelschutzgebiet 6017-401 sowie auf die EU FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG Gebiet 6017-304.

Artenschutz – Schutz der Tiere

Die im Planungsgebiet lebenden Tiere müssen nach dem BNatSchG, nach der Vogelschutzrichtlinie und nach der FFH-Richtlinie beurteilt werden.

Das heißt, eine Beschädigung der Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten besonders geschützter wild lebender Arten ist untersagt. Die Straßenplanung wird die Lebensräume besonders geschützter Tierarten wie

Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr zerstören bzw. beeinträchtigen. 23 streng geschützte Tierarten leben auf die geplante Strecke der Südumgehung. Zwar werden fast alle die in der geplanten Trasse lebenden streng geschützten Tierarten aufgezählt, jedoch werden nicht die nötigen Konsequenzen gezogen.

Forderung:

Die vollständige Bestandserfassung der Tierwelt ist durchzuführen. So wurde nach Beobachtungen auch der streng geschützter Storch im überplanten Gebiet gesehen.

Die Trasse liegt in einem südwestlichen Teilbereich im EU-Vogelschutzgebiet DE 6017-401 „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ und tangiert auch das gemeldete EU FFH-Gebiet südwestlich DE 6017-304, „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden-Walldorf“. Im Süden des Untersuchungsgebietes liegt ein weiteres FFH-Gebiet DE 6016-304 „Wald bei Groß-Gerau“.



Die Gründe des Gemeinwohls sprechen sich für die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Schutzvorschriften gegeben sind. Auch gibt es eine andere zufriedenstellende Lösung, weswegen wir die Änderung der Planungen fordern. Wir weisen auf unseren später vorgestellten Alternativvorschlag, die Nordumfahrung hin.

Biotopschutz

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Biotopverbundes wird im Naturschutzrecht untersagt. Durch den geplanten Bau der Umgehungsstraße werden Baumkronen beseitigt, die Fledermäusen eine Querung zwischen ihren Lebensräumen eröffnen. Dies führt zu einer genetischen Verarmung, die zum Aussterben von Tierarten führen kann.

Hierzu weisen wir darauf hin, daß insbesondere die Kickers-Sportplatz-Variante zum Artensterben führen kann und das EU-Vogelschutzgebiet durchschneidet.

Im Abschnitt östlich Mörfelden werden ökologisch besonders wertvolle Bereiche mit Feuchtwiesen und gehölzbestandenen Gräben südöstlich des Wasserwerks tangiert.

Wir fordern die Änderung der Planungen und insbesondere den Verzicht auf die Kickers-Sportplatz Variante. Die Trasse soll auf dem bestehenden Schwimmbadweg geführt werden.

Der Trassenverlauf im östlichen Bereich birgt zudem neben der hohen Trennwirkung ein Risiko für die Gewässerqualität der Bäche.

Auch aus diesem Grund ist die Südumgehung abzulehnen.

Verbesserung der Linienführung, Kickers-Sportplatz-Variante contra Schwimmbadweg-Trasse

Nachstehend listen wir auf, was gegen die vom ASV ausgewählten Kickers-Sportplatz-Variante spricht (eigentlich alles):

Die Begründung, dass wegen der Besucher des Schwimmbades und des Tennisplatzes der Schwimmbadweg nicht ausgewählt worden ist, ist schlicht und einfach unglaubwürdig. Der Tennisplatz wird nicht stark frequentiert, sodass die Schwimmbadweg-Trasse hier unproblematisch ist. Das Schwimmbad wird nur 3 Monate im Jahr überhaupt besucht. Die Planer tun so, als gäbe es in Deutschland keine Unter- oder Überführungen an stark genutzten Straßen. Aber siehe da, ein Wunder, im weiteren Verlauf der Trasse gibt es mehrere Unterführungen und Überführungen –also geht es doch, wenn man es nur will. Es ist nicht nachzuvollziehen, daß am Schwimmbad solche Baumaßnahmen nicht möglich sein sollen.

Städtebaulich soll gar die Schwimmbadweg-Trasse einer Entwicklung des Freizeitbereichs im Wege stehen. Dies ist lächerlich, da an dieser Stelle seitens der Stadt Mörfelden-Walldorf keinerlei Entwicklung des Freizeitbereichs geplant ist. Zudem ist eine Verlegung des Eingangsbereichs des Mörfelder Waldschwimmbades in die Hubertusstraße problemlos möglich.



Als das ASV am 02.11.1999 seine Beurteilung zur Linienführung abgab, hieß es noch:

„Als Ergebnis der Gesamtabwägung der Fachbeiträge wird für die Südumgehung folgende Trassenführung empfohlen: **Schwimmbadtrasse – mittlere Trasse – Linie 10.4**

Weiter hieß es in den Unterlagen:

„Die Realisierbarkeit der Schwimmbadweg-Trasse wurde in einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen“. (Seite 4/1999)

Weiter hieß es in der Beurteilung aus städtebaulicher Sicht:

„Aus städtebaulicher Sicht sind die Vor- und Nachteile der beiden Trassenvarianten in ihrer Wertigkeit für die städtebaulich relevanten Aspekte so gering, daß keine der beiden Trassen eindeutig zu bevorzugen ist“. (Seite 8)

Im Jahr 2001 hat Durth Roos Consulting GmbH im Auftrag des ASV eine „Vergleichende Beurteilung der beiden Varianten Sportplatztrasse und Schwimmbadweg-Trasse für die Ortsumgehung Mörfelden“ vorgelegt.

Unter der Rubrik Raumordnung wird folgende Fazit festgestellt:

„Die Wahl der Schwimmbadweg-Trasse ist daher aus naturschutzrechtlicher und – fachlicher Sicht geboten.“

Tabelle 17 (Graphischer Vergleich der Varianten) zeigt auf, daß die Kickers-Sportplatz-Variante auch in den Sparten Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer, Klima/Luft und Landschaftsbild „ungünstiger“ abschneidet.

Die Kosten für die Schwimmbadweg-Trasse betragen 0,5 Mio. Euro weniger als für die Kickers-Sportplatz-Variante, anscheinend hat der Baulastträger sehr viel Geld zu verpulvern. Die Entscheidung für die Kickers-Sportplatz-Variante ist nicht nachvollziehbar dargelegt.

Die Vermutung liegt nah, dass die Kickers-Sportplatz-Variante einzig und allein als Garant für die Südumgehung erhalten muss, denn der Ausbau des Schwimmbadweges würde auch die Nordumfahrung ermöglichen.

Der Trassenvergleich aus Umweltsicht spricht eindeutig für die Schwimmbadweg-Trasse. Die Sportplatztrasse durchschneidet eine Talau und verursacht hohen Waldverlust. Es handelt sich um Eichen-Hainbuchenwald und Mischwald. Die ökologischen Gesichtspunkte sollten eine entscheidende Gewichtung haben, weil die Kickers-Sportplatz-Trasse zudem das EU-Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ (DE 6017-401) durchquert.

Forderung:



Wir beantragen die Veränderung der Linienführung. Die Kickers-Sportplatz-Variante ist kostenträchtiger als die Variante Schwimmbadweg. Die Kickers-Sportplatz-Variante ist aus ökologischer Sicht nicht vertretbar und darf nicht gebaut werden. Sie kollidiert mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau (DE 6017-401).

Wir raten dringend, von der Kickers-Sportplatz-Variante abzusehen. Wir kündigen zugleich an, diese Angelegenheit der EU-Kommission vorzulegen und prüfen zu lassen.

Nordumfahrung

Die Nordumfahrung würde bereits heute Entlastung bringen, wenn man sie ließe.

Die Nordumfahrung liegt größtenteils auf bereits vorhandenen Straßen.

Die Umbau dieser Straßen ist auf jedenfall kostengünstiger und zeitnäher zu realisieren als der Bau der Südumgehung. Folgende Änderungen schlagen wir vor, um die Nordumfahrung zu realisieren:

- Umlegung der B486 auf die Nordumfahrung (Industriestraße, Querspange/Wageninger Straße, Vitrollesring) mit entsprechender Beschilderung
- Prüfung des Rückbaus der Langener Straße im Abschnitt zwischen Industriestraße und B44
- Umbau der Kreuzung B486/Industriestraße
- Ausbau der Industriestraße (breit genug ist sie ja)
- Mörfelden-Walldorf plant seit etlichen Jahren den Bau einer zweiten Ausfahrtsstraße aus dem Industriegebiet auf die B486. Das Projekt liegt jedoch auf Eis, damit die Nordumfahrung erfolgreich behindert werden kann. Das könnte sich ändern.
- Umbau des Kreuzungsbereiches Wageninger Straße/Vitrollesring. Der Kreuzungsverkehr wird durch eine Ampelanlage geregelt, dies ist für den Verkehrsfluß hinderlich. Hier ist Bau eines Kreisels zu befürworten. PKW und LKW müssen ständig warten, diese Behinderungen führen dazu, dass die Straße heute nicht bereits den Ortskern deutlich entlastet und auch zu unnötiger Umweltbelastung etc.
- Prüfung der Linienführung in diesem Bereich (die Wageninger Straße schwenkt vor dem Kreuzungsbereich in Richtung Norden, anstatt nach Süden. Dies könnte korrigiert werden.)
- Umbau der Kreuzung Vitrollesring/Zillering, hier steht ein Kreisel unmotiviert in der Landschaft herum und hat hier nichts zu suchen. Durch die Enge des Kreisels wird zudem der ÖPNV behindert.
- Für ausreichenden Lärmschutz für die Anwohner der Thälmannstraße und Heidelberger Straße ist zu sorgen.
- In Kombination mit dem Ausbau des Schwimmbadweges können zudem Westendstraße, Rüsselsheimerstraße und Gärtnerweg deutlich entlastet werden.



Alternativen, Vorteile der Nordumfahrung

Aus den oben genannten Gründen ~~fordern wir den Bau~~ der Nordumfahrung mit Ausbau des Schwimmbadwegs.

Um die AnwohnerInnen der Thälmannstraße zu schützen sind hier Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Die Südumgehung wird die Verkehrsprobleme nicht lösen können, denn 50 % des Verkehrs sind hausgemacht. Die Südumgehung wird mehr Verkehr anziehen und den Verkehr der A60 Richtung A5 aufnehmen.

Zum Schluß kehren wir zurück zu der Alternativuntersuchung zwischen Schwimmbadweg-Trasse und Kickers-Sportplatz-Variante und zitieren noch einmal die Vergleichsuntersuchung von Durth Roos Consulting GmbH „Im Westbereich ergeben sich bei der Sportplatztrasse erhebliche Eingriffe in ein wertvolles Waldgebiet und in den Talraum des Gerätsbachs. Die negativen Wirkungen der Schwimmbadweg-Trasse hingegen sind deutlich geringer und werden vom Fachgutachter als vertretbar und ausgleichbar beurteilt. Aus städtebaulicher Sicht sind die Vor- und Nachteile der beiden Trassenvarianten so gering, daß keine der beiden Trassen eindeutig zu bevorzugen ist. Auch aus verkehrlicher Sicht bestehen keine gravierenden Unterschiede zwischen den Varianten.“

Die Kickers-Sportplatz-Variante ist ein Umweltfrevel, der nicht akzeptiert werden kann und der nicht ausgleichbar ist.

Die Linienführung der geplanten Südumgehung ist insgesamt mit sehr hohem Flächenverbrauch und starker Trennwirkung verbunden und daher abzulehnen.

Wir beantragen, den Antrag zum Bau der Südumgehung Mörfelden abzuweisen. Wir fordern die schnellstmögliche Verwirklichung der Nordumfahrung.

Diese Einwendungen halten wir in ihrer Substanz weiter aufrecht. Zu **den Veränderungen in 2011 zum Planfeststellungsverfahren** zur sogenannten Südumgehung Mörfelden möchten wir weiterhin einwenden:

Höhere Dammlage

Die neuen Planänderungen betreffen z.B. die erneute Erhöhung der Dammlage in Teilen der Straßentrasse und die geänderte Verlegung des Hegbaches. Dies bewirkt zum einen eine Verschlechterung der Frischluftzufuhr und wird sich vor allem an heißen Sommertagen negativ auswirken. Zum Anderen ergibt sich eine verstärkte Hochwassergefahr durch Verlust von Retentionsräumen am Hegbach. Gefährdete Bereiche im Wohngebiet wurden nicht untersucht, ebenso die Auswirkungen eines Rückstaus in der Kanalisation von Mörfelden-Walldorf.

Die Straße wird unserer Einschätzung nach auch erheblichen Verkehr in Richtung Flughafen anziehen. Ganz abgesehen von dem Heer von LKWs, das künftig die maut- und ampelfreie Umfahrung des Frankfurters Kreuzes (und des Flughafens) nutzen und stattdessen – von Rödermark kommend auf dem Weg zur A3 nach Raunheim – u.a. durch das Mörfelder **Trinkwassergebiet** fahren soll.

Mit freundlichen Grüßen



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Herbert A. Debus".

Herbert A. Debus
BUND Kreisgeschäftsführung Groß-Gerau