

**STADT FLÖRSHEIM AM MAIN**  
Der Magistrat

**Drucksache XVI/0038-D**

**Betr. Beschlussfassung zum Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ortsumgehung der B 519**

**Beschlussvorschlag:**

- I. Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt ausdrücklich das durch die Hessische Straßenbauverwaltung eingeleitete Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung B 519 von der Mainbrücke bis zum Anschluss an die A 66.
- II. Der Planung wird in der vorliegenden Form grundsätzlich zugestimmt. Die Stadt Flörsheim am Main behält sich vor, im weiteren Verfahren im Detail kleinere Ergänzungswünsche vorzutragen.
- III. Der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wird aufgefordert, möglichst umgehend den Planfeststellungsbeschluss für diese Maßnahme zu erlassen.
- IV. Die Stadtverordnetenversammlung fordert die Hessische Straßenbauverwaltung auf, umgehend alternative Trassenführungen für die B 40 neu zwischen der B 40 und der L 3028 zu planen. Diese Trassenführungen sind aus den Ergebnissen der neuen Umweltverträglichkeitsstudie abzuleiten und zwischen den Städten Flörsheim am Main und Hochheim am Main abzustimmen.

**Begründung:**

**Zu I.**

Die langjährige Behandlung des Themas Ortsumgehung in den politischen Gremien der Stadt Flörsheim am Main zeigt den Willen der Stadt an ihrer baldigen Umsetzung.

Die erstmalige Linienbestimmung für die B 40 und B 519 erfolgte durch den Bundesminister für Verkehr im Februar 1976 und sah eine getrennte Führung der Trassen der B 40 und

B 519 mit jeweils vier Spuren vor. Seit diesem Zeitpunkt wurde sehr intensiv über die Frage der Ortsumgehung Flörsheim am Main verhandelt. Ziel dieser Verhandlungen war es, eine Minimierung des erforderlichen Flächenbedarfs zu erreichen, gleichzeitig aber die dringend notwendige Entlastung der Ortskerne aller drei Stadtteile zu gewährleisten.

Die umfangreichen Verhandlungen in den Jahren 1979 und 1980 führten zur Beschlussfassung über den Generalverkehrsplan der Stadt Flörsheim am Main in der Stadtverordnetenversammlung am 01.07.1980. Dieser Beschlussfassung waren zahlreiche Gespräche mit den Betroffenen vorangegangen, in welchen sehr intensiv die Frage der Ortsumgehungen diskutiert wurde. Die Stadtverordnetenversammlung

hat in ihrem Beschluss über den Generalverkehrsplan ausdrücklich eine Zweispurigkeit der gesamten Straße beschlossen, obwohl zum damaligen Zeitpunkt die Straßenbauverwaltung noch von vier Spuren ausging. Die Planunterlagen gehen, wie von uns gewünscht, von zwei Spuren aus.

Aufgrund der dargelegten Gründe hat die Hessische Straßenbauverwaltung eine neue Linienbestimmung für die B 40 / B 519 vorgenommen. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 01.09.1987 diesem geänderten Linienbestimmungsverfahren für die B 40 / B 519 in der Gesamtgemarkung Flörsheim zugestimmt. Das Hessische Landesamt für Straßenbau hat dem Magistrat daraufhin am 16.02.1988 folgendes mitgeteilt:

„Für die in dem von der Landesregierung am 09.12.1986 beschlossenen Regionalen Raumordnungsplan Südhessen, der im Staatsanzeiger Nr. 8/1987 vom 23.02.1987 veröffentlicht wurde, als abgestimmte Planung dargestellte Trasse der B 40 / B 519 zwischen Hochheim bzw. Flörsheim und der A 66 (AS Weilbach) habe ich den Bundesminister für Verkehr gebeten, die Linienführung nach § 16 FStrG zu bestimmen.

Der Bundesminister für Verkehr hat daraufhin im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern die Linienführung nach § 16 FStrG mit Schreiben vom 15.01.1988 – StB 23/40.10.76.1040/1519/87 BM 87 – bestimmt“.

In der Sitzung am 11.02.1993 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den Magistrat zu beauftragen, zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens ein Modell der geplanten Zusammenführung der B 40 / B 510 anfertigen zu lassen.

Der Vorentwurf der Hessischen Straßenbauverwaltung, der im Wesentlichen mit der jetzt eingeleiteten Planfeststellung übereinstimmte, wurde der Stadtverordnetenversammlung am 06.02.1997 zur Beschlussfassung vorgelegt. Hierin enthalten waren die Bemühungen des Magistrates, eine neue Trasse zu finden, die ab der Mainbrücke vom Neubaugebiet abgeschwenkt wurde. Damit wurde der Wohnbebauung im Baugebiet Nord Rechnung getragen. Die Stadtverordnetenversammlung hat mit großer Mehrheit dieser Entwurfsplanung am 06.02.1997 zugestimmt.

Eine weitere Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung erfolgte am 05.03.1998, wobei ein ausführlicher Beschluss zur Planung erfolgte. Ziffer 4 des Beschlusses lautet:

„Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung wird gebeten, ein Modell anzufertigen, in welchem die topographischen Gegebenheiten im Bereich des Geißbergs und die Verknüpfung der Trasse von B 40 und B 519 dargestellt sind.“

Da in den nun vorliegenden Unterlagen nur die B 519 planfestgestellt werden soll und sich hier die Topographie nur unwesentlich verändert, hat die Straßenbauverwaltung davon Abstand genommen, dem Wunsch der Stadt Flörsheim am Main nach einem Modell der Straße Rechnung zu tragen. Auch der Magistrat vertritt die Auffassung, dass ein Modell für diesen Teil der Ortsumgehung entbehrlich erscheint. Bei Einleitung der Planfeststellung für die B 40 zwischen B 40 neu und L 3028 sollte diese Frage erneut aufgerufen werden.

In einer Bürgerversammlung wurden die Pläne durch den Magistrat und die Vertreter der Hessischen Straßenbauverwaltung am 02.11.2004 einer großen Anzahl der Flörsheimer Bevölkerung vorgestellt.

## **Zu II.**

Die jetzt vorgesehene Trasse orientiert sich im Wesentlichen an den ausgeführten Beschlüssen der städtischen Körperschaften. Soweit durch sonstige Vorhaben, beispielsweise naturschutzrechtlicher Art, Veränderungen zwingend ergeben haben, sind sie in die Planung eingearbeitet.

Zur Planung gelten grundsätzlich folgende Anmerkungen:

Im Zuge der B 519 werden alle Kreuzungen lichtsignalgesteuert ausgebildet. Dies gewährleistet insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein sicheres Überqueren der Bundesstraße entlang der Geh- und Radwegverbindungen Flörsheim-Wicker, Flörsheim-Weilbach, Weilbach-Eddersheim und Weilbach-Hattersheim. Lediglich am Knotenpunkt Hochheimer Straße L 3028, Auffahrt zur B 519, wurde ein Kreisverkehr vorgesehen, der jedoch auch für Fußgänger und Radfahrer ein sicheres Queren ermöglicht.

Der Rad- und Fußweg in Richtung Keramag/Falkenberg wird in den neuen Kreislauf integriert.

An der Kreuzung Bürgermeister-Lauck-Str. / B519 entstehen neue Abbiegespuren durch Veränderung der Fahrbahnmarkierung in der Hochheimer Straße und Bürgermeister-Lauck-Straße.

Am Knotenpunkt Wickerer Straße wird die zurzeit geplante Rad- und Fußwegverbindung von Flörsheim nach Wicker in den Knotenpunkt integriert. Aufgrund der unterschiedlichen Ausführungszeiten beider Vorhaben, muss ein Teil des neu zu bauenden Geh- und Radweges beim Bau der B 519 im Knotenpunktbereich wieder aufgenommen werden. Die Planung des Geh- und Radweges sieht im Bereich des künftigen Knotenpunktes Wickerer Str. / B 519 zur Zeit eine Zufahrt für den parallel geführten Wirtschaftsweg vor. Im Zuge der Baumaßnahme B 519 wird diese Zufahrt ca. 100 m nördlich des Knotenpunktes angesiedelt. Hierbei ist eine Aufweitung des Wirtschaftsweges zur Erreichung eines größeren Wenderadius vorgesehen. Die Leiteinrichtung für Kleintiere ist in diesem Bereich zu unterbrechen.

Der vorhandene Fußweg auf der westlichen Seite wird vor dem Knotenpunkt mit dem Wirtschaftsweg zusammengelegt und dann als Fußweg über die Kreuzung geführt. Vor und hinter dem Knotenpunkt gibt es für landwirtschaftliche Fahrzeuge ebenfalls Möglichkeiten, in alle Richtungen der Gemarkung zu gelangen.

Am Knotenpunkt Weilbacher Straße wird, wie an der Wickerer Straße, der Geh – und Radweg mit dem Wirtschaftsweg vor dem Knotenpunkt vereinigt. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge gibt es wiederum Möglichkeiten in alle Richtungen der Gemarkung zu gelangen.

An der Querung Raunheimer Straße (südlich der Weiherstraße) ist eine beidseitige Querung für Fußgänger und Radfahrer über die Lichtsignalanlage vorgesehen.

*Im Wegenetz treten folgende Änderungen auf:*

Die durch die neu geplante Trasse der B 519 unterbrochenen Wirtschaftswegeverbindungen werden durch Ergänzungen, das Anlegen von Parallelwegen sowie Kreuzungsbauwerken wieder hergestellt.

Die Zufahrt zum Kreuzweg (Blatt 7.1) wird mit einer Überführung neu geregelt, wobei der Weg in Richtung Keramag in einem sehr geringen Wenderadius vom Kreuzweg abbiegt. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist eine eventuelle Aufweitung der Kurve erforderlich.

Der Wartweg (Blatt 7.2) wird mit einem Überführungsbauwerk an das vorhandene Wegenetz sowie an den neu geplanten unbefestigten Wirtschaftsweg parallel zur B 519 angebunden.

Zwischen dem Rückhaltebecken RÜ 30 des Abwasserverbandes Flörsheim und der BAB A3 (Blatt 7.6) fehlt der südliche Verbindungswirtschaftsweg entlang der B 519. Die vorhandenen befestigten Wege werden durch die Umgehungsstraße abgeschnitten.

Östlich der Überführung BAB A3 ist ein unbefestigter Wirtschaftsweg parallel zur Renaturierungsfläche des Weilbachs vorgesehen. Aus dem Plan 7.6 ist nicht ersichtlich, ob eine Anbindung des Weges an die B 519 erfolgt.

Die Zufahrt zum Bahnwärterhaus östlich der B 519 muss im Zuge der Baumaßnahme neu ausgebaut werden. Hierzu ist vorgesehen, einen zurzeit unbefestigten Weg bituminös auszubauen.

Für den Pflegeweg entlang des Zwengelgrabens (Blatt 7.7) ist am Durchlass des Gewerbebetriebes Ziegler eine Wendemöglichkeit für Pflegefahrzeuge vorgesehen. Im Bereich des neuverlegten Zwengelgrabens ist zurzeit kein Pflegeweg vorgesehen. Es ist zu prüfen, ob ein Begleitweg entlang des Zwengelgrabens für Pflegezwecke erforderlich ist.

Im Bereich Überführung Schillerstraße fehlt südlich der B 519 der Zufahrtsweg zu den Flurstücken, insbesondere zur Gärtnerei. Dies ist im Rahmen der baureifen Planung zu berücksichtigen.

Wie angesprochen, sind einige Details noch zu klären, die aber nicht die Grundzüge der Planung berühren. Der Magistrat ist sicher, dass hier mit dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden Einvernehmen hergestellt werden kann.

### **Zu III.**

Die Pläne für das Planfeststellungsverfahren lagen in der Zeit vom 22.05. bis 23.06.2006 im Verwaltungsgebäude Erzbergerstraße 14 offen. Eine große Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern hat die Gelegenheit wahrgenommen, die Pläne einzusehen. Die Frist für Einwendungen gegen die Planung beim Regierungspräsidium Darmstadt läuft bis zum 07.07.2006.

Daran anschließend muss nun das Regierungspräsidium Darmstadt die eingegangenen Anregungen und Bedenken bewerten und zu einer gemeinsamen Erörterung einladen. Nach Abschluss dieses Erörterungsverfahrens erfolgt ein entsprechender Bericht des Regierungspräsidiums an den Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, der nach Prüfung und Auswertung den Planfeststellungsbeschluss erlassen wird.

Die Stadtverordnetenversammlung fordert bereits heute den Hessischen Wirtschaftsminister auf, möglichst zeitnah diesen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen.

#### **Zu IV:**

Im Zuge der Ausweisung des Landschafts-/Naturschutzgebietes Geißberg und im Zusammenhang mit der Ausweisung eines FFH-Gebietes wurde die Verbindung zwischen B 40 neu und B 519 neu immer wieder zur Diskussion gestellt. Während im Landschafts-/Natur-schutzgebiet Geißberg durch das Regierungspräsidium Darmstadt die Trasse noch ausdrücklich freigehalten wurde, musste nach der FFH-Ausweisung eine Tunnellösung in die Erwägungen einbezogen werden. In der Drucksache VX-0372-D zur Stadtverordnetenversammlung vom 04.11.2004 wurde hierzu aus dem Schreiben des Hessischen Verkehrsministers ausgeführt:

„Bezüglich der Führung der B 40 wurde aufgezeigt, dass wegen des FFH-Gebietes Falkenberg und Geißberg bei Flörsheim eine Querung dieses Bereiches ohne Beeinträchtigung des FFH-Gebietes nur durch einen über 1.000 m langen rd. 37,6 Mio. € teuren Tunnel erfolgen könnte. Damit würden sich die Gesamtkosten der Maßnahme von ursprünglich 30,6 Mio. € auf 64,4 Mio. € erhöhen. Deshalb hat der Bund entschieden, den Tunnel im Zuge der B 40 unter dem FFH-Gebiet nicht zu finanzieren“.

Die Stadtverordnetenversammlung hat dies am 04.11.2004 mit Bedauern zur Kenntnis genommen und die Hessische Straßenbauverwaltung aufgefordert, dringend alternativ die Trassenführung zwischen der B 40 und der L 3028 zu planen. Hierbei muss sehr genau darauf geachtet werden, dass durch entsprechende Schutzmaßnahmen der Stadtteil Keramag/Falkenberg entsprechend abzuschirmen ist.

Abschließend dürfen noch einmal zur Erinnerung die Ziffern VI. bis VIII. der Vorlage zur Stadtverordnetenversammlung am 04.11.2004 angeführt werden:

„VI. Der Magistrat wird die Hessische Straßenbauverwaltung dringend bitten, parallel zur Erarbeitung der Planfeststellung B 519 die Alternativlösungen für die Trasse der B 40 voran zu treiben. Die Stadt Flörsheim am Main wird alles in ihrer Macht stehende tun, um beide Maßnahmen gleichberechtigt zu forcieren.

VII. So sehr es zu bedauern ist, dass der Stadtteil Wicker im ersten Abschnitt nicht in vollem Umfang von der zu erwartenden Entlastung profitieren kann, muss es Ziel sein, so schnell wie möglich, auch den Genehmigungsvermerk für die Neuplanung B 40 zu erhalten.

Da diese neu festzulegende Trasse in jedem Fall eine längere Wegstrecke für den Verkehrsteilnehmer darstellt, wird auch in Zukunft die Gefahr bestehen, dass die Weiterfahrt auf der derzeitigen B 40 durch die Ortslage Wicker und Weilbach von manchen Verkehrsteilnehmern in Zukunft bevorzugt werden könnte. Es müssen deshalb parallel zur Erarbeitung der neuen Trasse B 40 Überlegungen angestellt werden, wie durch verkehrslenkende Maßnahmen in den Ortslagen von Weilbach und Wicker Durchgangsverkehr vermieden werden kann.

VIII. Der vorliegende Beschluss stellt einen wichtigen Schritt hin zur Realisierung des Umgehungsstraßenprojektes B 40 / B 519 dar.  
Nur wenn die B 519 und die B 40 – diese auch mit alternativer Trassenführung – realisiert werden, können die Bewohner von Flörsheim, Weilbach und Wicker gleichermaßen von der Verkehrsentslastung profitieren.

Es muss deshalb der erklärte Wille der Stadtverordnetenversammlung sein, auch die Planungen für die B 40 neu, soweit es geht, zeitgleich mit der Planung B 519 voran zu treiben, um möglichst kurzfristig auch für die B 40 Baurecht zu erhalten.“

Die Stadtverordnetenversammlung wird in regelmäßigen Abständen über den weiteren Stand unterrichtet bzw. entsprechende Beschlussempfehlungen erhalten.

Nach vielen Jahrzehnten ist es nun gelungen, die Ortsumgehung B 519 zur Offenlage zu bringen. Der Magistrat ist optimistisch, dass es gelingt, nach Rechtskraft der Planfeststellung baldmöglichst auch ein Baubeginn zu erreichen. Es muss unser Ziel sein, parallel dazu die Offenlage der B 40 neu zu erreichen. Es wird eine Aufgabe der kommenden Jahre sein, über Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung in den einzelnen Stadtteilen zu beraten und zu Entscheidungen zu gelangen.

Wir bitten die Stadtverordnetenversammlung, den Planunterlagen, wie vorgelegt, zuzustimmen.

Flörsheim am Main, den 27.06.2006

gez.  
Leo Fercher  
Erster Stadtrat