

271neu

Ortsumgehung Herxheim

-Faktencheck-

Themen

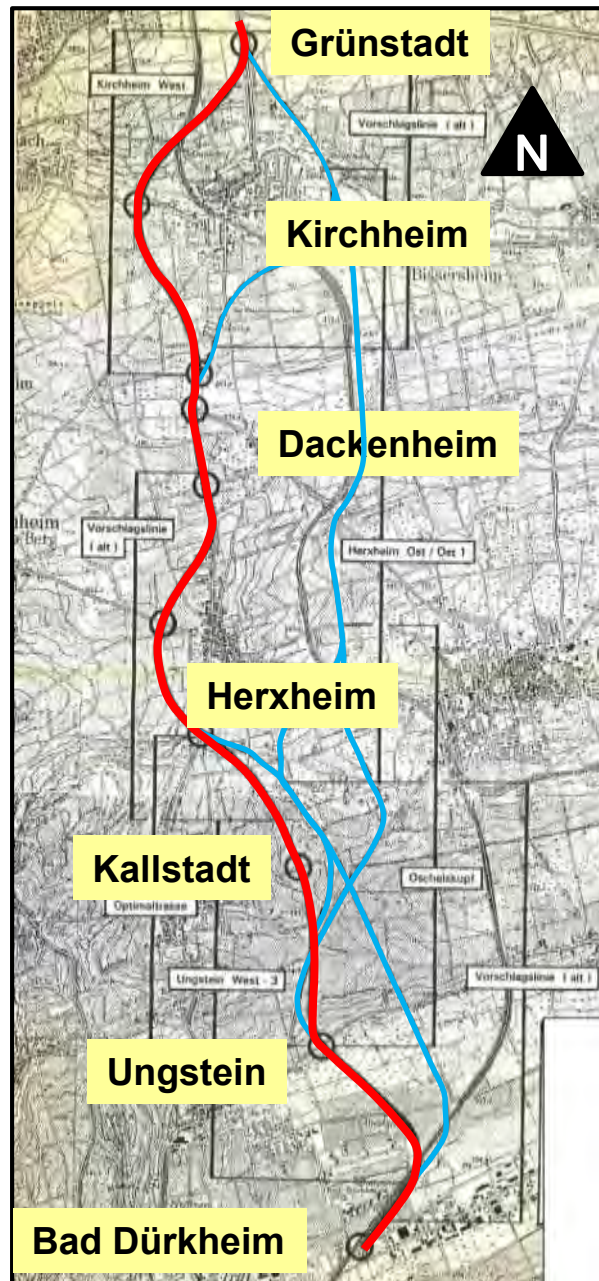
- **Planungshistorie Raumordnung / Variantenvergleich / Linienführung der aktuellen Planung**
- **Technische Planung**
- **Visualisierung (Talbrücke Herxheim)**
- **Verkehrsuntersuchung 2018**
- **Klima, Umwelt und Naturschutz**
- **Ausblick und weiteres Vorgehen**

Planungshistorie

- **1985** Einleitung Raumordnungsverfahren (ROV) für den Gesamtabschnitt der B 271neu Neustadt – Grünstadt
- **1986** Abschluss ROV für den südlichen Abschnitt Neustadt – Bad Dürkheim.
- **1999** Bauliche Fertigstellung
Abschnitt Neustadt-Bad Dürkheim

- **1993** Einleitung neues ROV für den Abschnitt Bad Dürkheim bis Grünstadt unter Berücksichtigung weiterer vertiefender Untersuchungen von:
 - Umweltbelangen
 - Technischer Umweltschutz (Lärm und Erschütterungen)
 - Umweltverträglichkeit
 - Verkehr
 - Siedlungswesen
 - Wirtschaft
 - Land- und Forstwirtschaft
 - Wasserwirtschaft
 - Wirtschaftlichkeit

- **1994** Abschluss ROV von Bad Dürkheim bis Grünstadt
Ergebnis: Westvariante!



1994

Raumordnungsentscheid

Im Raumordnungsentscheid (ROE) von 1994 entspricht die Variante **Ungstein West-3 / Kirchheim West einschließlich einer Westumgehung Herxheim am Berg** den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

- **1999** Bürgerinitiative Pro-Ost schlägt eine modifizierte Ostvariante vor
- **2000/2001** Überprüfung dieser Ost-Variante in Form von Gutachten unter Berücksichtigung von
 - Landesplanung und Verkehr
 - Umwelt und Landespflege
 - Klima

2001

Ergebnis

SGD Süd Neustadt (Obere Landesplanungsbehörde) und Innenministerium (Oberste Landesplanungsbehörde) bestätigen Westvariante des Raumordnungsentscheids



Mainz, . Dezember 2001

Seite - 2 -

Verlegung B 271 zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt

Geplant, geprüft und entschieden: Westvariante wird weiterverfolgt

Nach intensiver Prüfung aller in der Diskussion befindlichen Varianten durch die Gutachter und nach sorgfältiger Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen wird die Landesregierung die Planung für die Verlegung der B 271 zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt auf Basis des Raumordnungsentscheides aus dem Jahre 1994 weiter betreiben. Die ursprünglich geplante Westvariante - das heißt im Osten um Ungstein und Kallstadt und im Westen um Herxheim am Berg und Kirchheim - wird weiter verfolgt. Das hat Günter Eymael, Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium, mitgeteilt.

Diese Variante hatte zum Teil zu kontroversen Diskussionen geführt. Zur Abklärung der Bedenken hatte das Land umfangreiche ergänzende Gutachten zur Landespflege und zum Klima sowie zu Verkehrsfragen bei externen Sachverständigen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Gutachten wurden auf einem Erörterungstermin zur Verlegung der B 271 Ende September in Ungstein veröffentlicht. „Die Gutachter haben die Raumordnungstrasse im Kern bestätigt. Wesentliche Argumente gegen den Entscheid aus dem Jahre 1994 hat es nicht gegeben. Dies wird auch von der Obersten Raumordnungsbehörde im Innenministerium so gesehen. **Unter dem Strich ist und bleibt die Westvariante aus verkehrlicher und ökologischer Sicht die bessere Lösung**“, sagte der Staatssekretär.

Nach der Vorstellung des Gutachtens wurden die Ergebnisse den jeweiligen Bürgerinitiativen für die West- und für die Ostvarianten, der Kreisverwaltung Bad Dürkheim, den betroffenen Gemeinden und der Winzerschaft zur Verfügung gestellt. Die Beteiligten hatten bis Ende November Gelegenheit sich zu äußern. Die Stellungnahmen wurden im Verkehrsministerium gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung ausgewertet und geprüft.

Der Staatssekretär hatte den betroffenen Gemeinden, den Bürgerinnen und Bürgern eine rasche Entscheidung zugesichert, auch um Planungssicherheit für

die Bauleitplanung und laufende Bodenordnungsverfahren zu schaffen. Eine zusammenfassende Bewertung der untersuchten Varianten mit Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wird den Beteiligten umgehend übersandt.

„Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht. Aber jetzt wird die Planung der B 271 gemeinsam mit den Erkenntnissen der Gutachten und unter Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken und Anregungen der am Planungsprozess Beteiligten mit Priorität bis zur Erreichung des Baurechts vorangetrieben. Die Gemeinden brauchen die Umgehung, wir können nicht bis in alle Ewigkeit abwägen und diskutieren“, so Eymael. Er sehe in der Bestätigung der Raumordnungstrasse die Lösung mit der größten Konsensfähigkeit für die noch bevor stehenden Planungsschritte.

Der Staatssekretär würdigte die sachliche und konstruktive Mitarbeit der Bürgerinitiativen, der Winzerschaft, der Gemeinden und des Kreises: „Das war sehr beeindruckend und verdient Anerkennung.“

Weiteres Vorgehen

Für eine schnellstmögliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Kirchheim vom Durchgangsverkehr soll die Detailplanung für die Umgehung wieder aufgenommen werden. Ziel ist es, noch in 2002 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Aber auch die beiden weiteren Abschnitte (Bad Dürkheim – Herxheim am Berg und Umgehung Herxheim am Berg) werden mit Nachdruck und dem Ziel betrieben, so schnell wie möglich eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt zu erreichen. Im Rahmen der Detailplanung wird die Querung der Bahnlinie und des Dürkheimer Bruches untersucht. Die Frage, ob Unter- oder Überführung wird im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Wichtige Aussagen der Stellungnahmen werden noch in die Detailplanung einfließen. Deshalb wird angestrebt, mit der örtlichen Bauern- und Winzerschaft und dem Kulturamt eine schnelle Abstimmung über laufende, geplante und zusätzlich erforderlich werdende Bodenordnungsverfahren durchzuführen.

Eymael sicherte ein transparentes Vorgehen der Verwaltung für die weiteren Planungsschritte unter Einbindung der bestehenden engagierten Bürgerinitiativen zu. „Wir werden, so wie wir es bereits erfolgreich zwischen Bad Dürkheim und Neustadt unter Beweis gestellt haben, eine weitgehend am Gelände angepasste, klima- und landschaftsschonende Planung erarbeiten. Die eingegangenen Stellungnahmen sind uns dabei eine wertvolle Hilfe. Der Einhaltung des Lärmschutzes soll eine tragende Rolle zukommen“, so der Staatssekretär. Im anstehenden Planfeststellungsverfahren würden die durch die Planung Betroffenen erneut die Möglichkeit haben, ihre Bedenken und Anregungen vorzutragen.

- 1 -

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landesentwicklung und Wirtschaftsförderung, Minister Günter Eymael
 Differenzial: 9 • 53136 Mainz / Postfach 3288 • 55422 Mainz • Internet/Adress: <http://www.rheinland-pfalz.de>
 Verantwortlich: Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit • e-mail: presse@lkmwvlp.rlp.de
 Jörg Wenzel • Tel.: 06131/16 - 2323 - 2548 - 2549 • Fax: 06131/16 - 2175 - 5235 • e-mail: jorg.wenzel@lkmwvlp.de

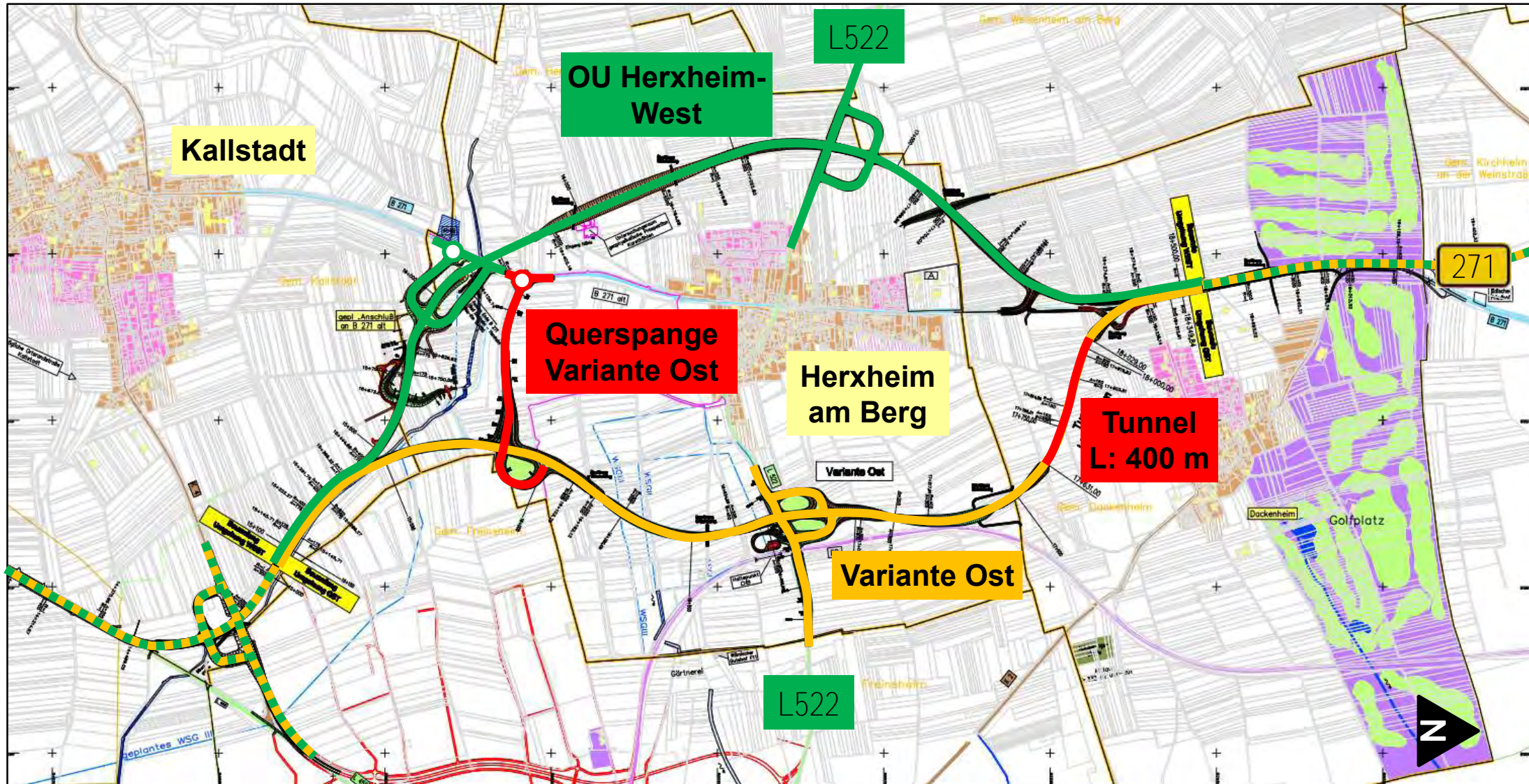
- **2010** Vergleichende Untersuchung Westvariante und Ostvariante Herxheim
 - Landesplanung und Verkehr
 - Umwelt und Landespflege
 - Klima
 - Wirtschaftlichkeit

2010

Ergebnis

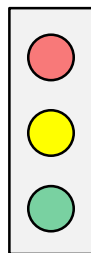
Bestätigung der im Raumordnungsentscheid festgelegten Westvariante!

Variantenvergleich Ortsumgehung Herxheim „Ost“ und „West“ (2010)



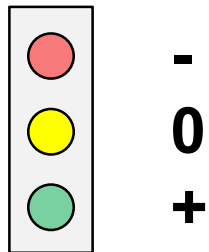
Herxheim - West		Herxheim - Ost	
		Untervariante Einschnitt	Untervariante Tunnel
<p>Schutzgut</p> <p>Tiere und Pflanzen</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: red; border-radius: 50%; margin: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border-radius: 50%; margin: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: green; border-radius: 50%; margin: 2px;"></div> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">-</div> <div style="font-size: 24px; font-weight: bold; margin-bottom: 10px;">0</div> <div style="margin-bottom: 10px;">+</div> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung durch randliche, geringfügige Flächenbeanspruchung: NSG Felsenberg- Berntal und Biosphärenreservat Pfälzer- Wald - Durchschneidung innerhalb des VSG auf einer Länge von ca. 1,6 km 	<p>Erhebliche und im Vergleich zur West-Variante größere Beeinträchtigungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch längere Trassenführung und Durchschneidung innerhalb des VSG auf einer Länge von ca. 3,55 km - Größere Beeinträchtigungen von Biotopkomplexen der Biotopkartierung 	

		Herxheim - West	Herxheim - Ost
			Untervariante Einschnitt Untervariante Tunnel
Schutzgut Landschaft		Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch neue Brücke und Einschnittslage	Erheblich höhere Beeinträchtigungen aufgrund des höherwertigen Landschaftsbildes, mit größerer Reliefenergie, mehr Strukturelemente und der größeren Bedeutung für Erholung und touristische Raumnutzung, Wechsel von Damm- und Einschnittslagen



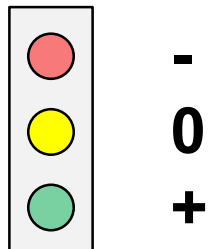
-
0
+

		Herxheim - Ost	
		Untervariante Einschnitt	Untervariante Tunnel
Herxheim - West			
Klima (bzgl. Wein- anbau)	Geringe Beeinträchtigung aufgrund weitestgehender Lage im Einschnitt (DWD Februar 2011)	Größere Beeinträchtigung aufgrund großer Streckenabschnitte in Dammlage (DWD Februar 2011)	



Kostenschätzung 2010

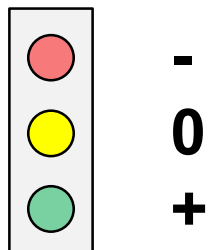
	Herxheim - West		Herxheim - Ost	
			Untervariante Einschnitt	Untervariante Tunnel
Kosten				
Grunderwerb	2.000.000 €	2.100.000 €	2.100.000 €	2.100.000 €
Bau	18.000.000 €	18.600.000 €	32.600.000 €	32.600.000 €
Gesamt	20.000.000 €	20.700.000 € *)	34.700.000 €	34.700.000 €
				Unterhaltung Tunnel ca. 100.000 € / Jahr



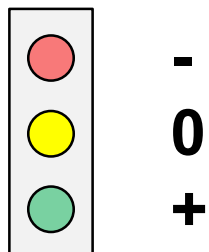
*) Kosten unter Vorbehalt Grunderwerb und Geologie

Verkehrsgutachten 2010

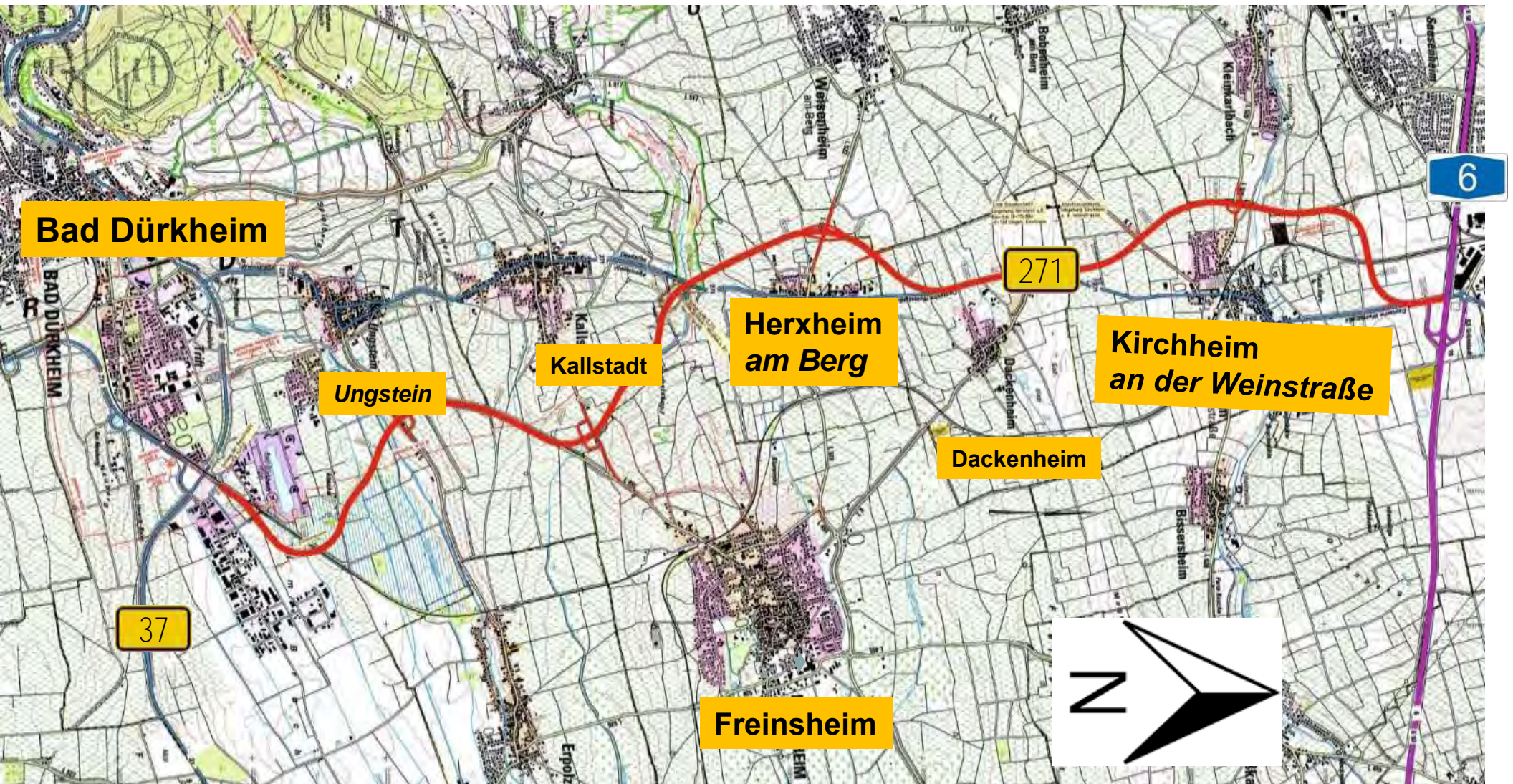
	Herxheim - West		Herxheim - Ost	
			Untervariante Einschnitt	Untervariante Tunnel
Verkehr				
<i>DTV2020</i>				
<i>B271 neu</i>		10.000 - 12.800 Kfz/24h	10.900 - 11.600 Kfz/24h	
<i>B271 alt (Herxheim)</i>		800 - 1.400 Kfz/24h	900 - 2.900 Kfz/24h	
<i>Entlastung OD</i>		85% - 92%	72% - 90%	

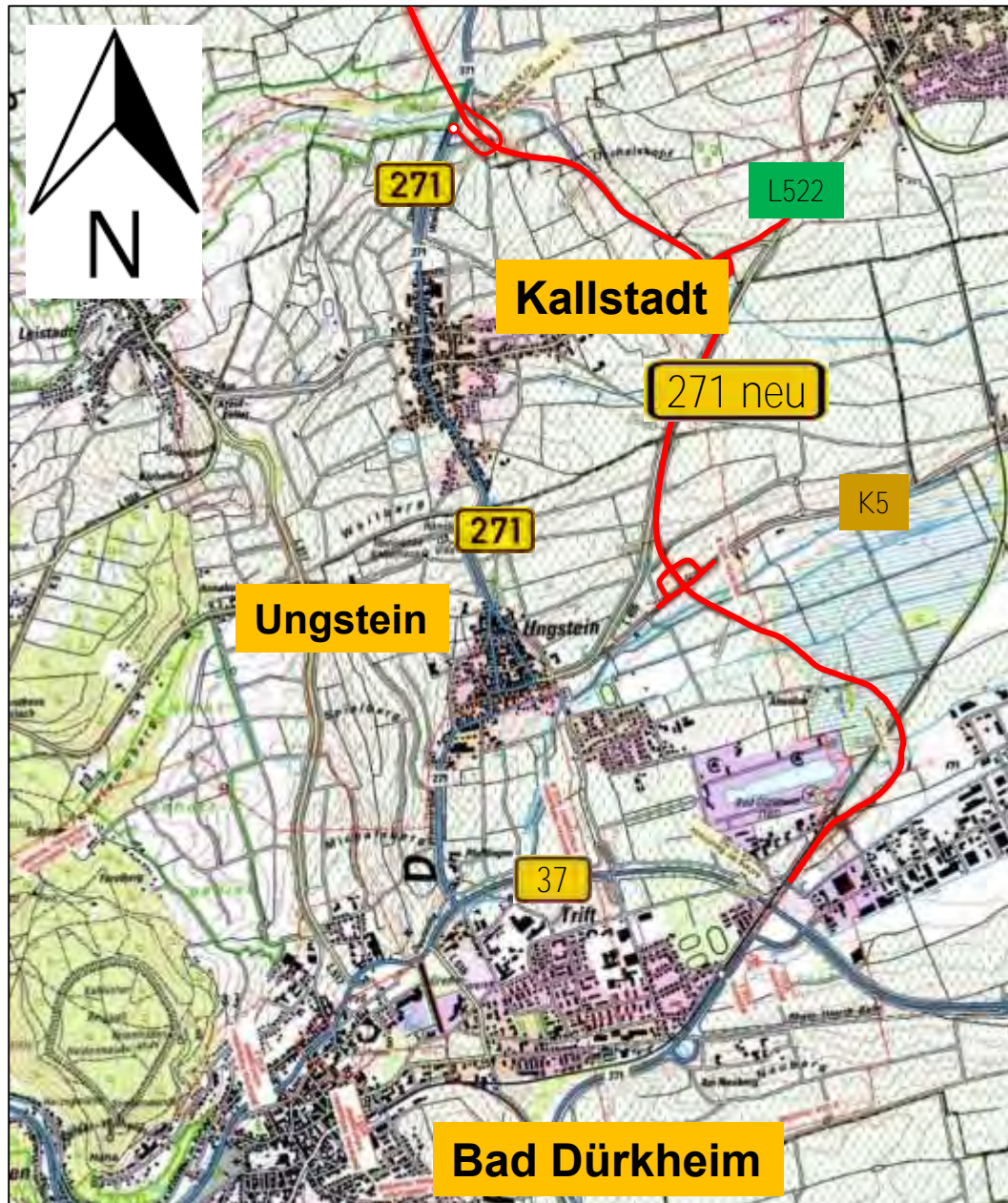


	Herxheim - West		Herxheim - Ost	
			Untervariante Einschnitt	Untervariante Tunnel
Erdbewegung	erheblich		sehr erheblich	relativ gering
<i>Massenabtrag</i>	230.000 m ³		278.000 m ³	188.000 m ³
<i>Massenauftrag</i>	140.000 m ³		127.000 m ³	127.000 m ³
<i>Massenüberschuss</i>	90.000 m ³		161.000 m ³	61.000 m ³

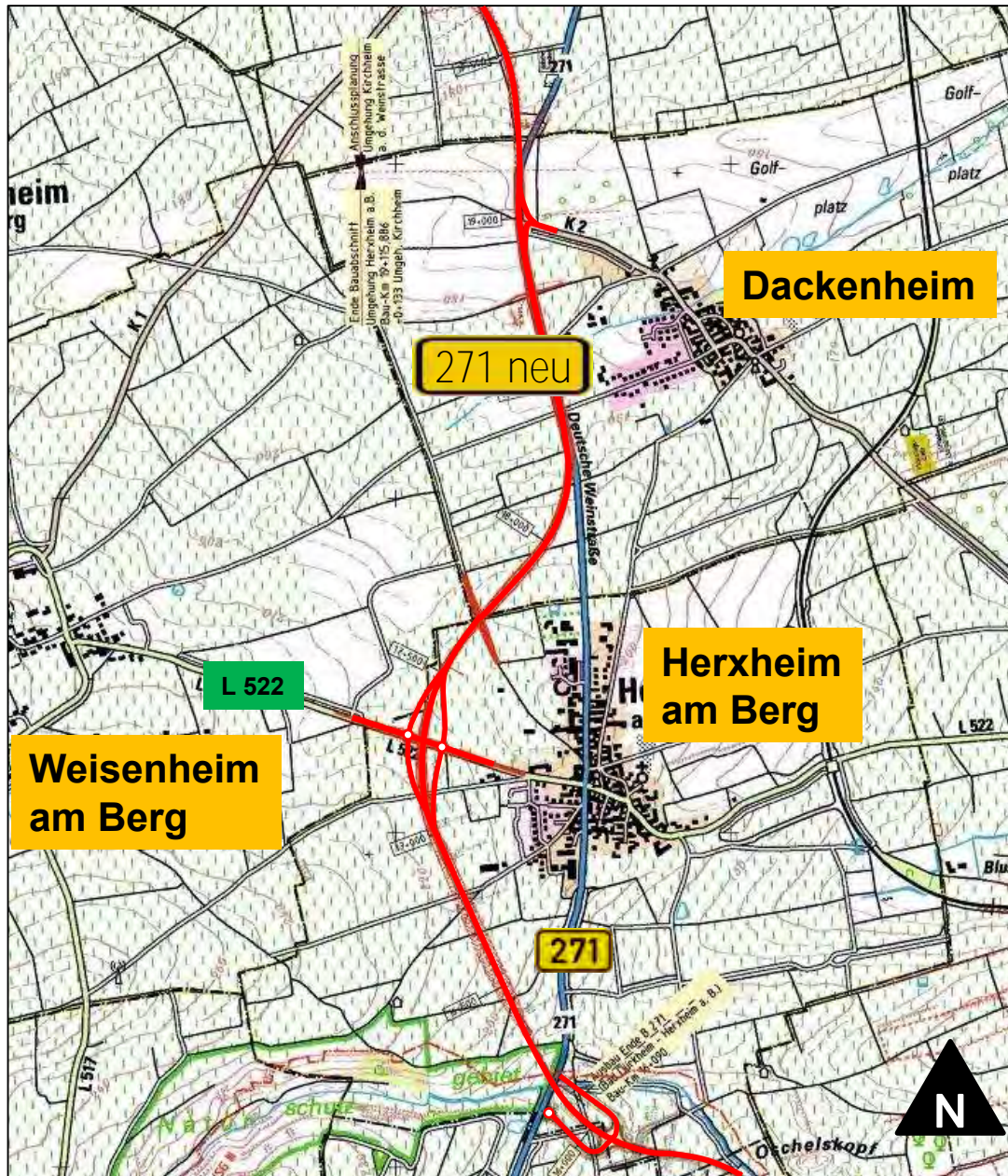


B 271neu Linienführung

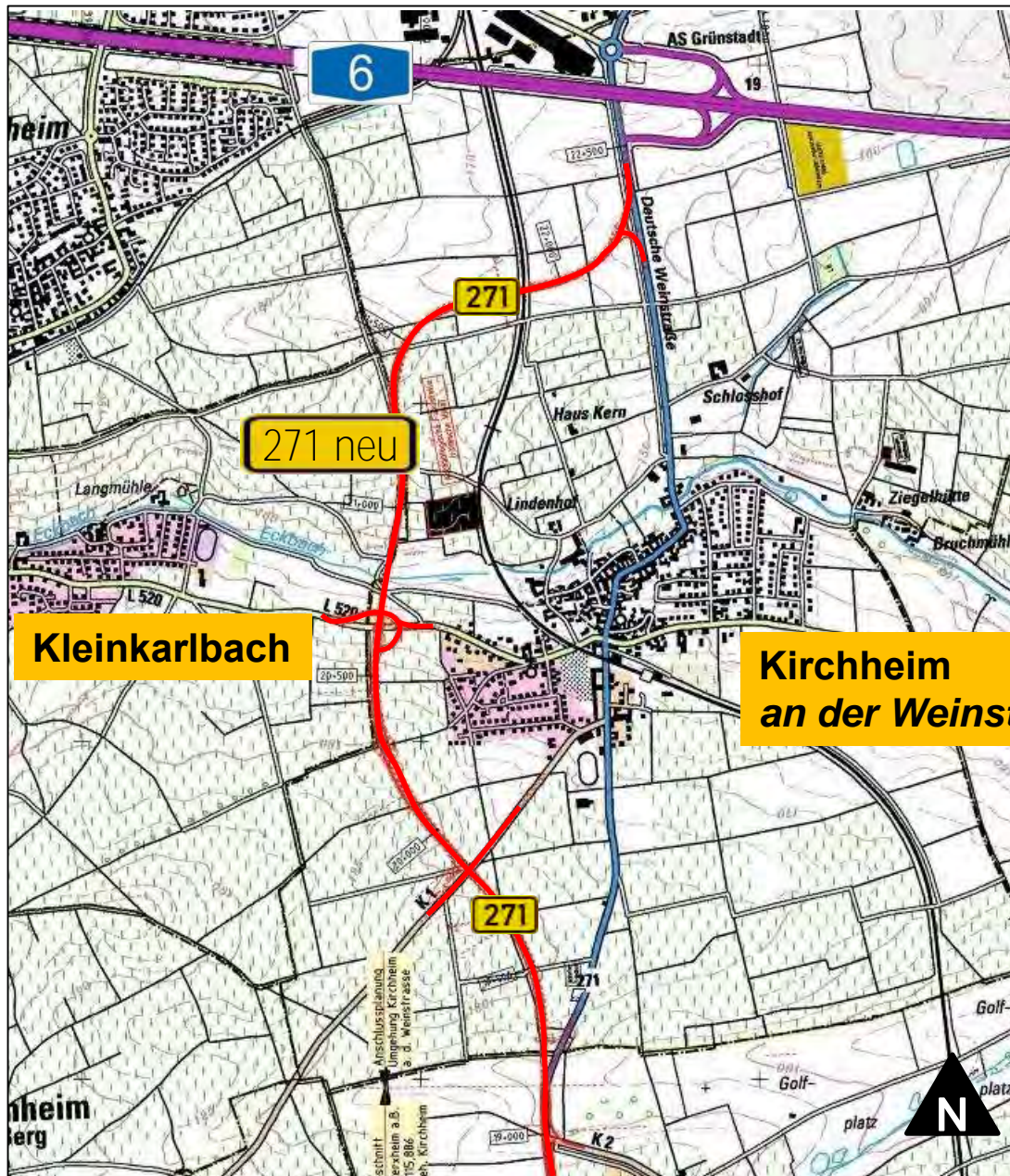




**B271neu
Linienführung
südlicher
Planungsabschnitt**



**B271neu
Linienführung
mittlerer Bauabschnitt**



**B 271neu
Linienführung
nördlicher
Planungsabschnitt**

Daten und Fakten

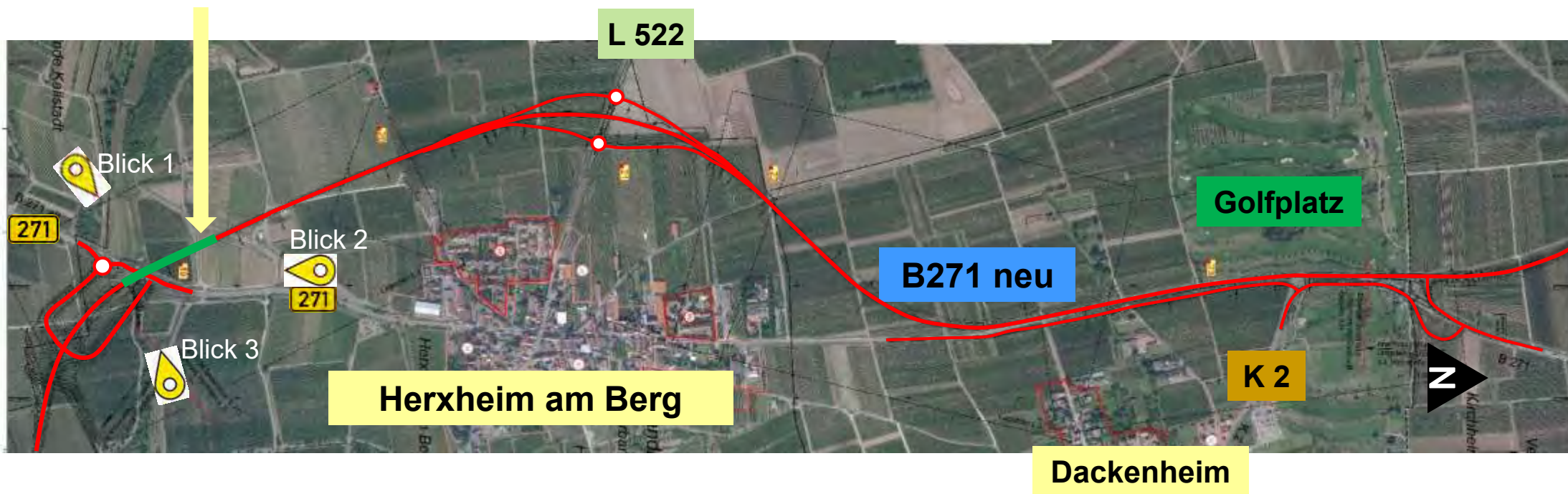
- Gesamtlänge:** ca. 11,4 km
- Querschnitt:** Regelquerschnitt RQ 11
befestigte Fahrbahnbreite 8,00 m
Bankette 2 x 1,50 m
- Funktion:** überregionale Verbindung
- Planung und Bau:** in **3** Planungsabschnitten mit
jeweils eigener Verkehrsbedeutung

3 Teilabschnitte zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt

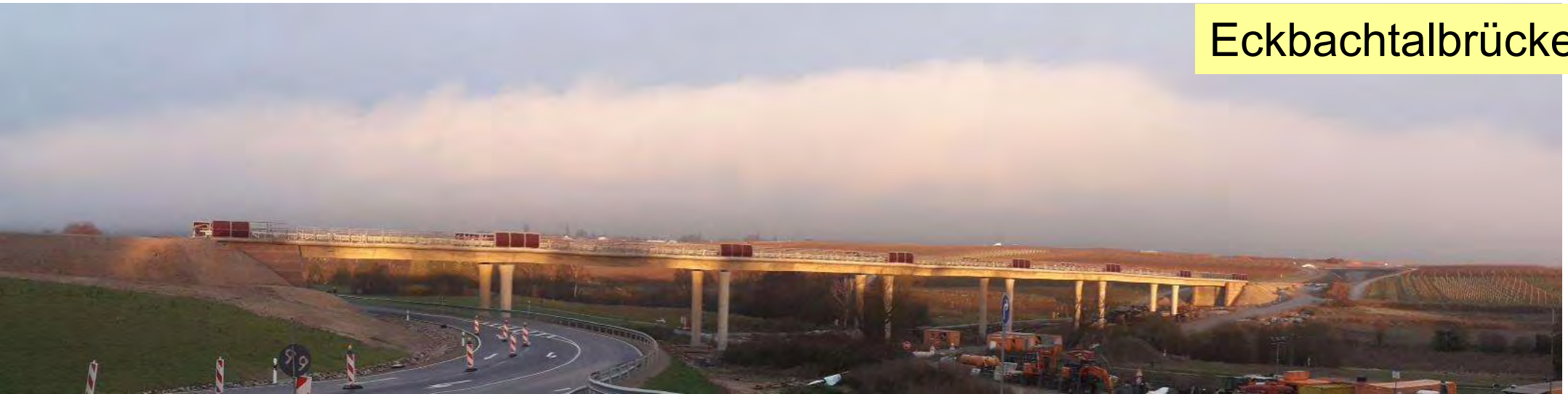
- Bad Dürkheim bis südlich Herxheim am Berg (Länge ca. 4,9 km; mind. 29,5 Mio. Euro)
- Ortsumgehung Herxheim am Berg (Länge ca. 3,1 km; mind. 20,0 Mio. Euro)
- Ortsumgehung Kirchheim (seit 7/11/2018 unter Verkehr) (Länge ca. 3,4 km; 25,2 Mio. Euro)

Aktualisierte Planung mit „holländischer Rampe“ Anschlussstelle B 271neu / L 522

- Talbrücke mit 7 Feldern (ca. 210 Meter lang, Höhe über Gelände ca. 4,70 m bis 8,00 m)



Eckbachtalbrücke



Länge: 226 m

Breite: 12,50 m

Pfeilerhöhe: max. 13 m

Ansicht von Westen (Blick 1)



Visualisierung der Talbrücke Herxheim

Blick 2 von Norden in Richtung Kallstadt

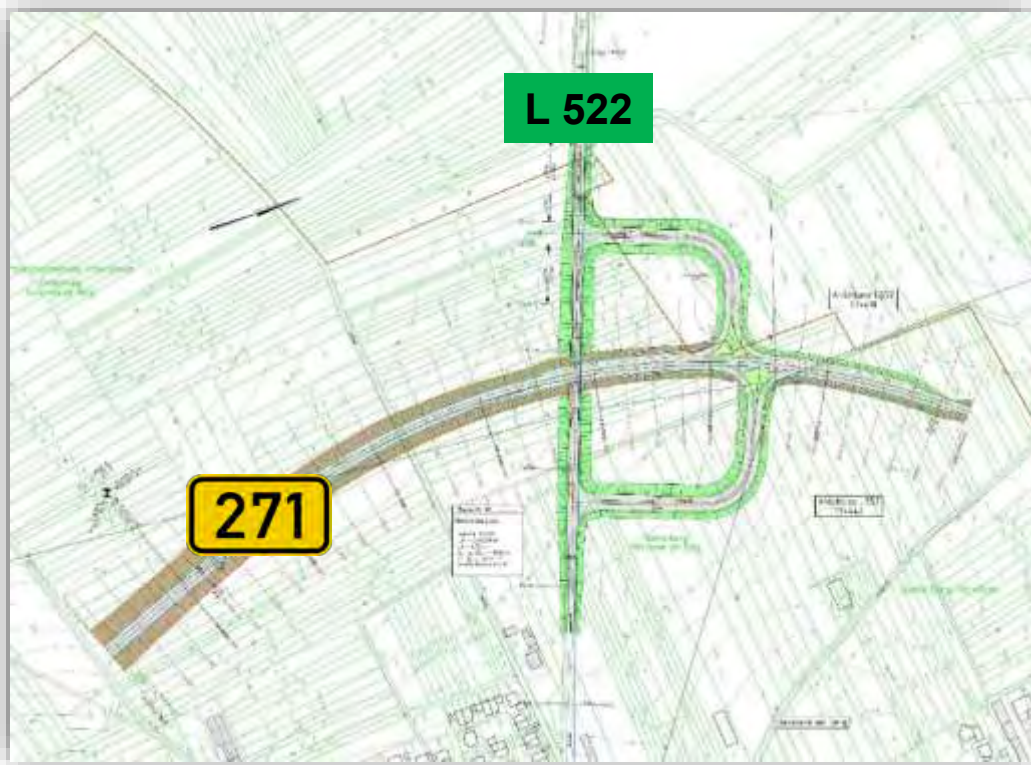


Visualisierung der Talbrücke Herxheim

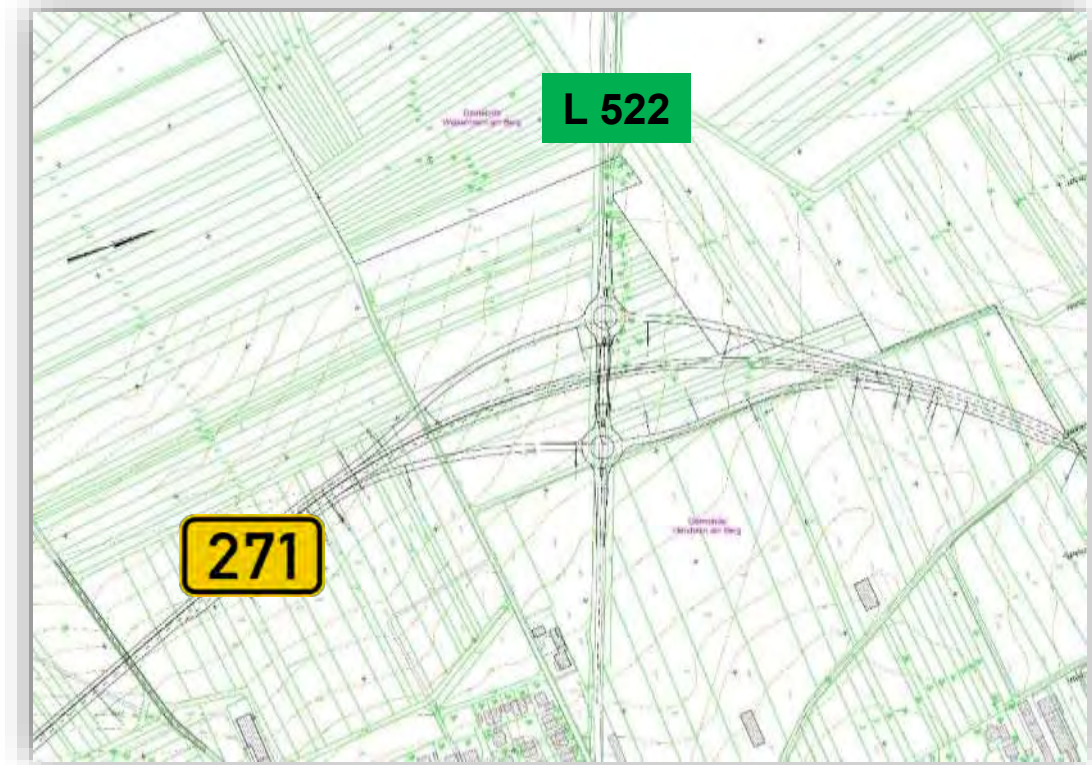
Ansicht von Osten (Blick 3)



Visualisierung der Talbrücke Herxheim



geplante
„alte“ Anschlussstelle
B271 / L522



aktualisierte Planung
„Holländische Rampe“
B271 / L522

Verkehrsuntersuchung 2018

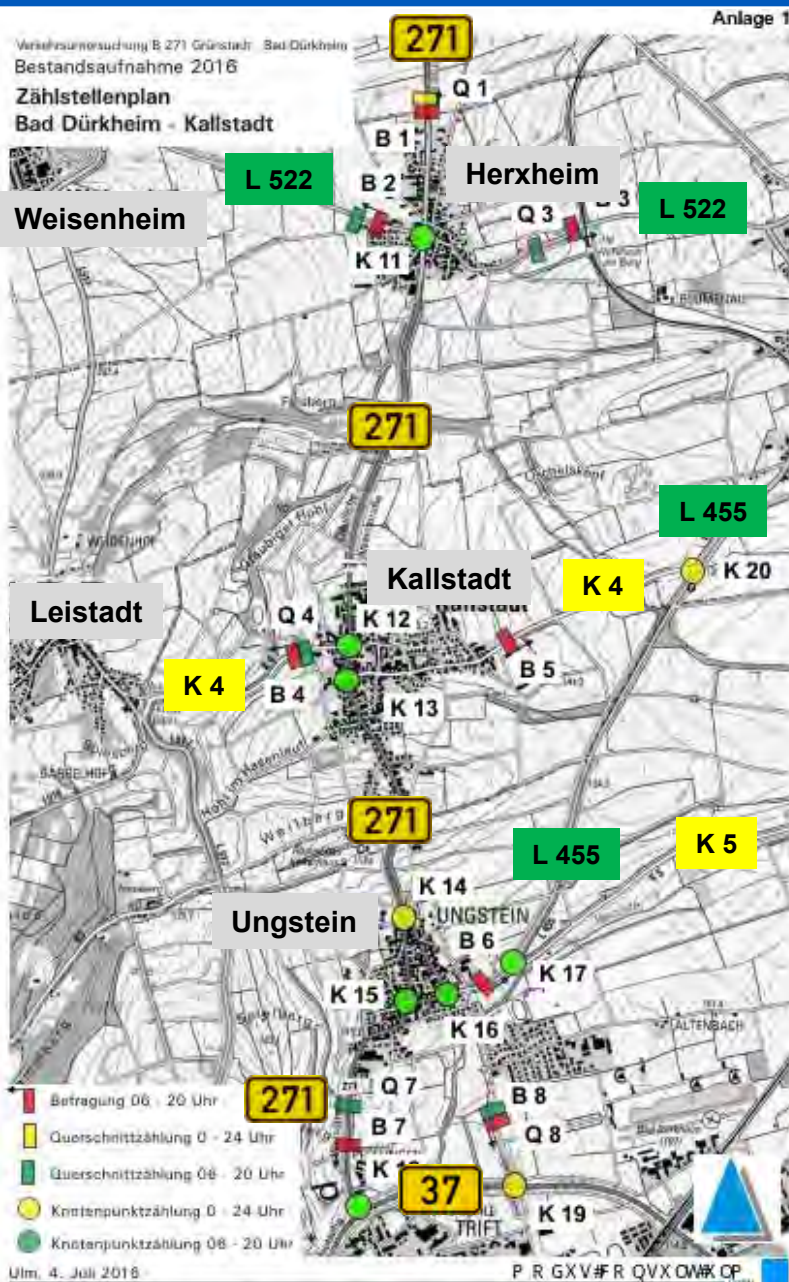
Büro Modus Consult, Ulm

Grundlage der Prognosezahlen (2016-2030)

- Verkehrszuwachs **Leichtverkehr** von 0,4 % pro Jahr im Landkreis Bad Dürkheim
- Verkehrszuwachs **Schwerverkehr** von 0,9 % pro Jahr im Landkreis Bad Dürkheim
- Planungen der Kommunen für Neubau- und Gewerbegebiete

Definition Schwerverkehr

- Omnibusse
- Lkw ohne Anhänger >3,5 t
- Lastzüge (Lkw+Anhänger/Sattel)

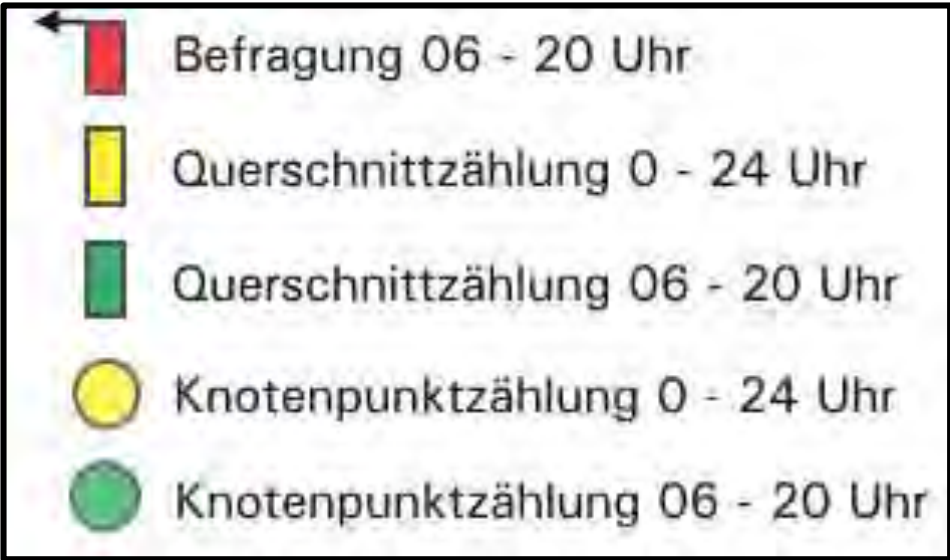


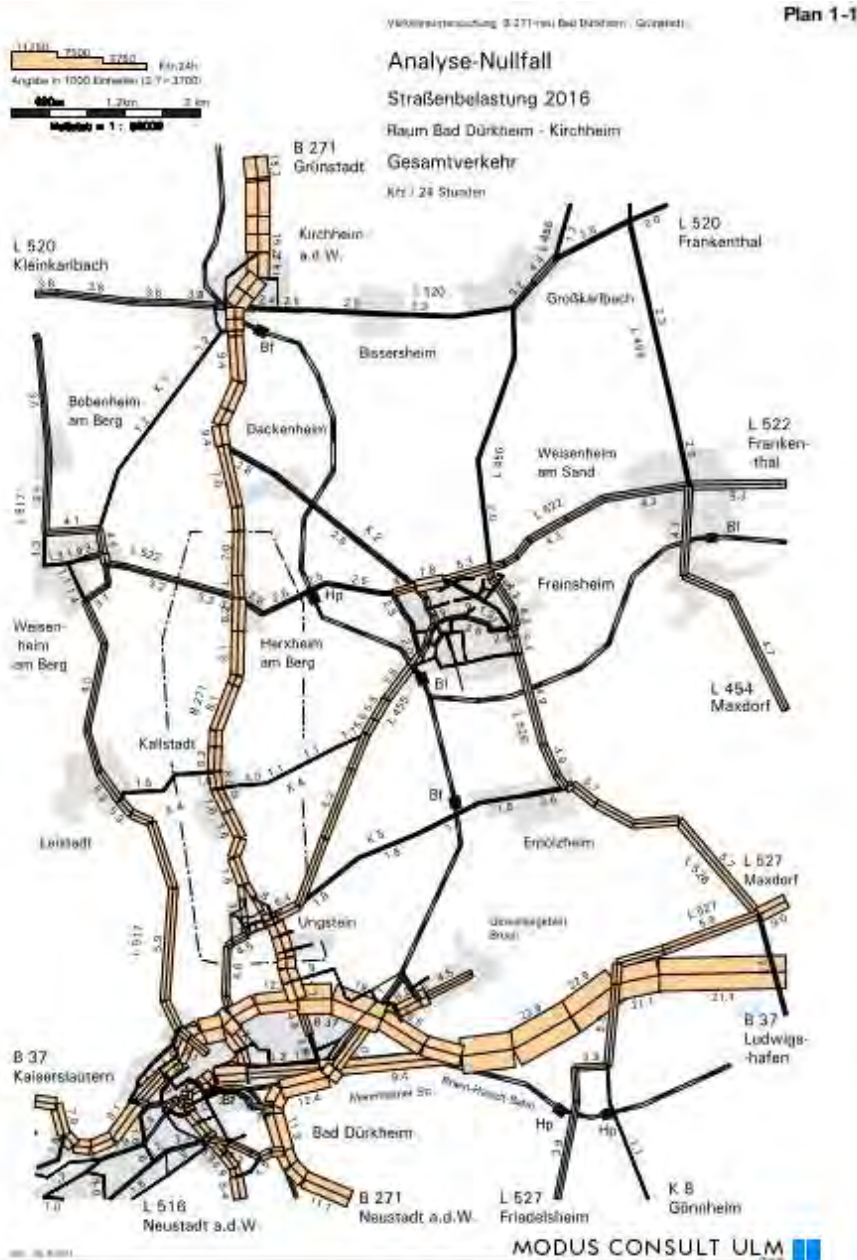
Verkehrsuntersuchung 2018

Untersuchungsgebiet

Zählstellenplan

- Zählung **Dienstag, 25. Oktober 2016**





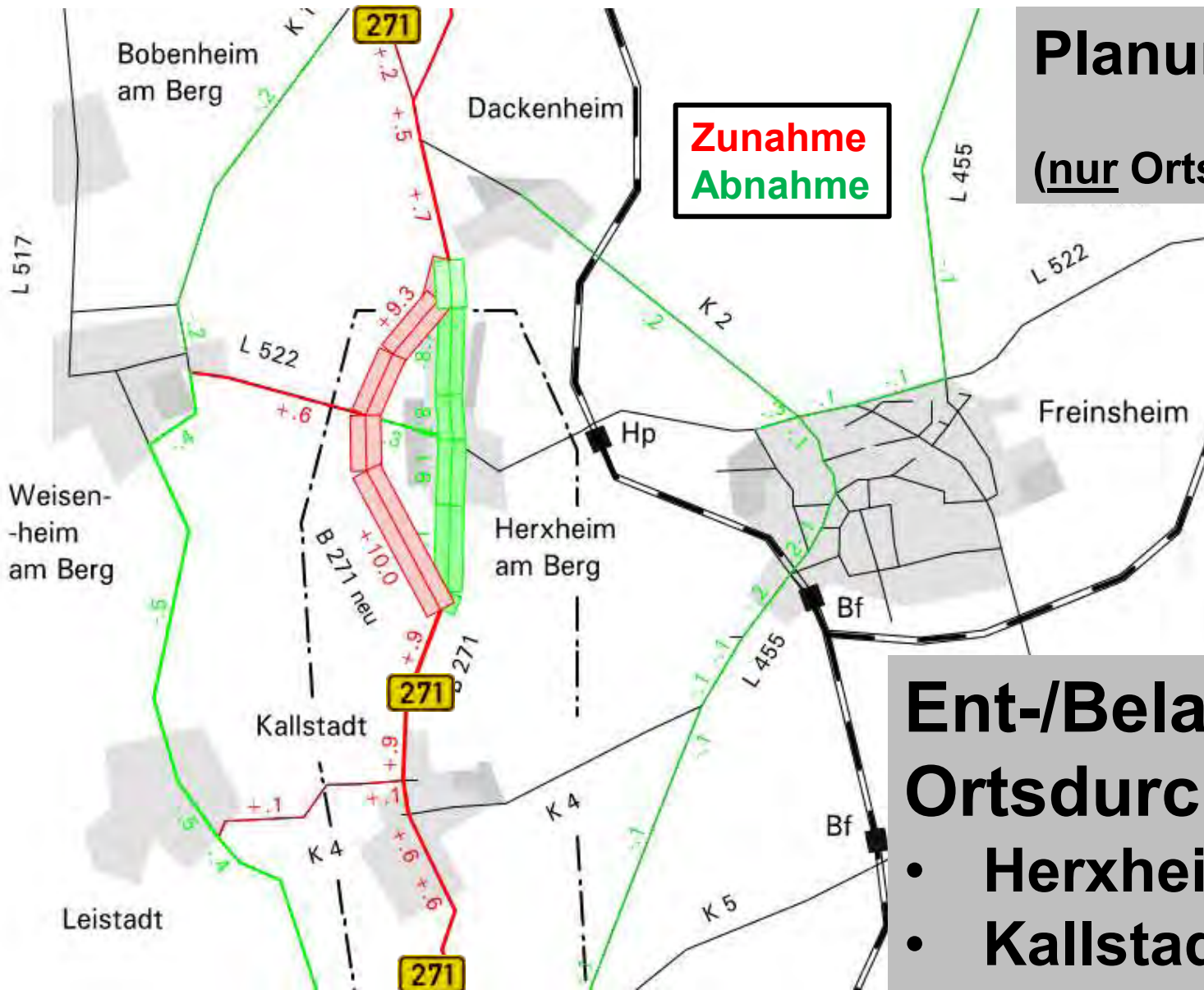
Analyse-Nullfall Verkehrszählung 2016 (ohne Ortsumgehung Kirchheim)

Belastungen der Ortsdurchfahrten (Kfz/24h)

- Kirchheim bis 15.000
- Herxheim bis 8.200
- Kallstadt bis 8.200
- Ungstein bis 10.900

Verkehrsbelastung in Rheinland-Pfalz
Mittlere Durchschnittliche Tägliche

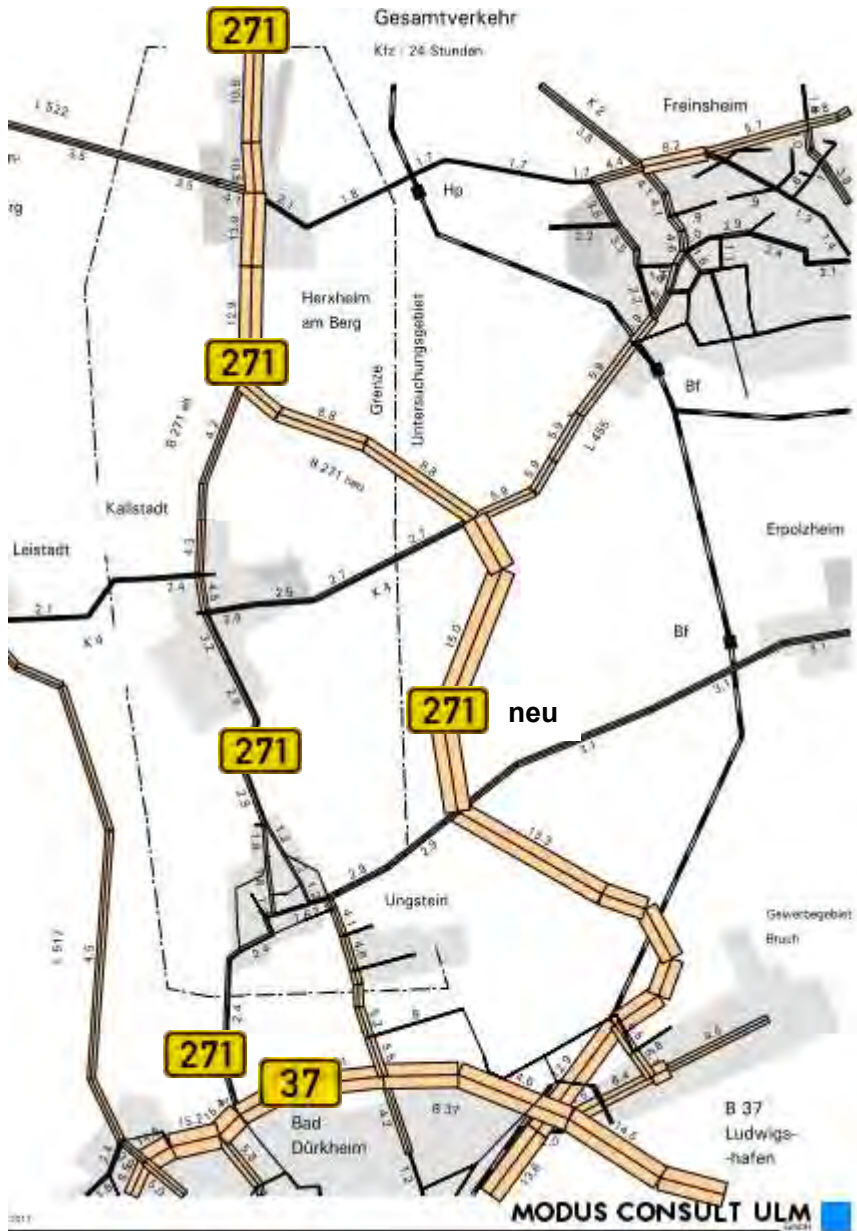
Bundesstraßen	8.950 Kfz/Tag
Landesstraßen	2.700 Kfz/Tag
Kreisstraßen	940 Kfz/Tag



Planungsfall 1
 (nur Ortsumgehung Herxheim)

Ent-/Belastung der Ortsdurchfahrten (Kfz/24h)

- Herxheim **- 9.100**
- Kallstadt **+ 900**

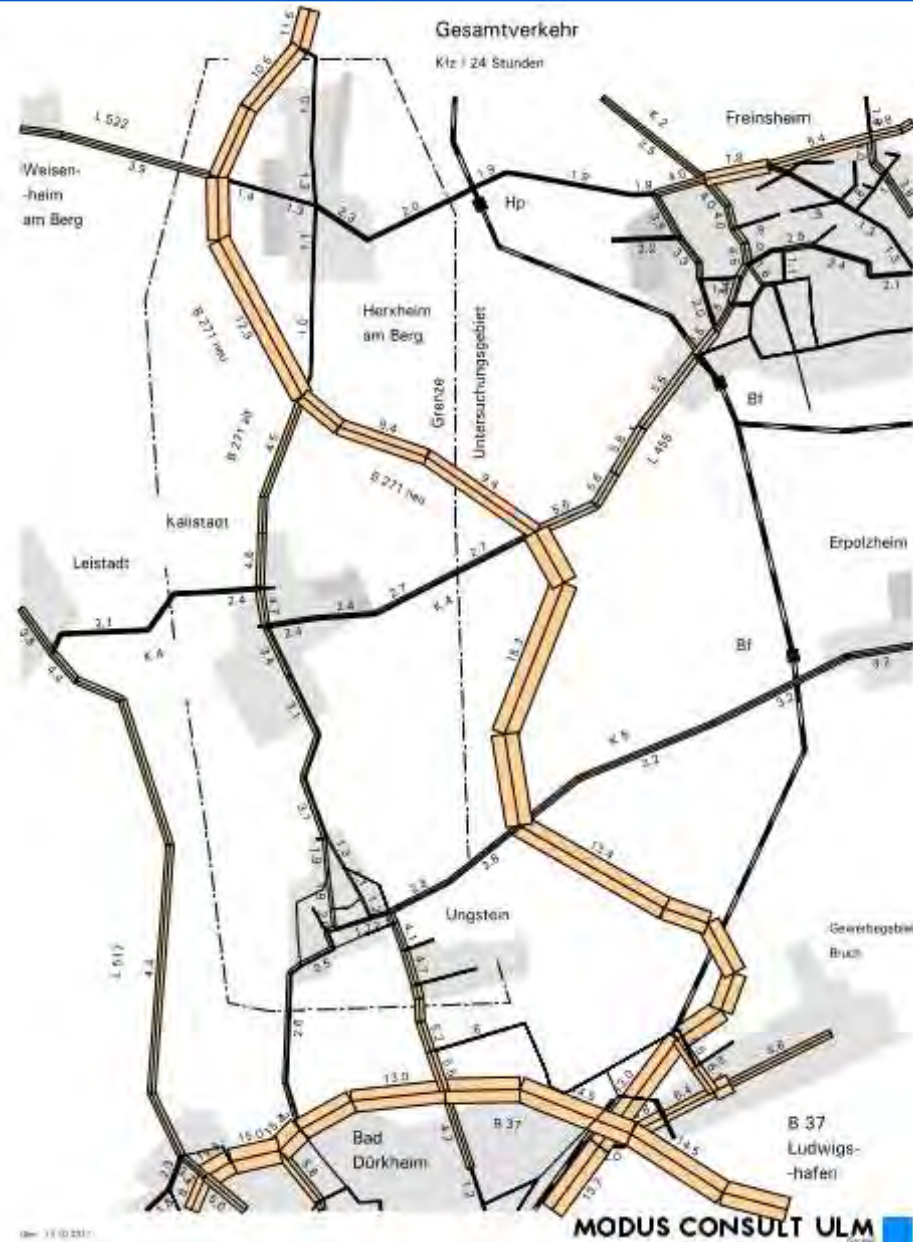


Planungsfall 2 (2030)

(nur B 271neu Ortsumgehung Kallstadt-Ungstein)

Belastungen der Ortsdurchfahrten (Kfz/24h)

- Herxheim bis zu 13.000!
- Kallstadt bis 2.900 bis 4.500
- Ungstein bis 4.600

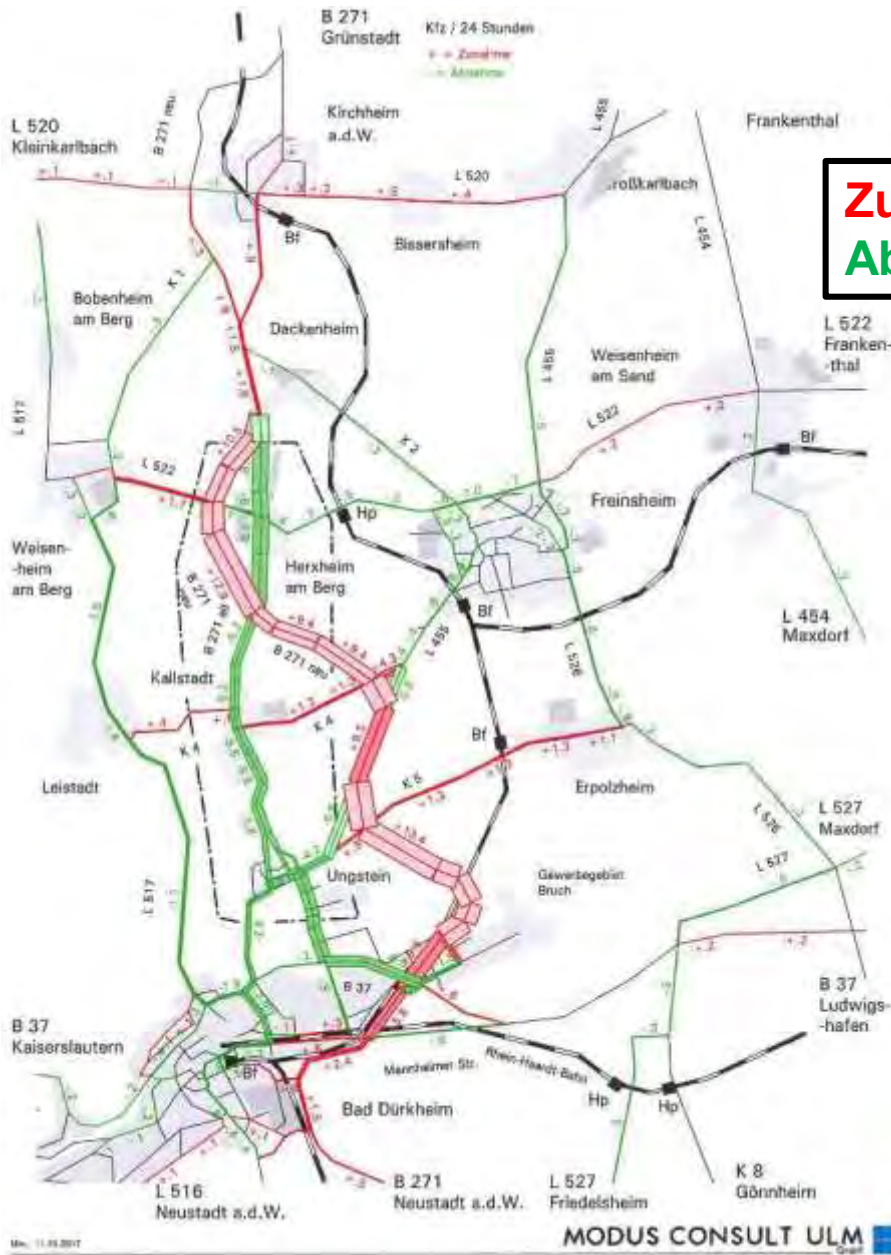


Planungsfall 3

(alle 3 B 271-Ortsumgehungen realisiert, **ohne** Westumgehung Freinsheim)

Belastungen der Ortsdurchfahrten (Kfz/24h)

- Herxheim bis zu 1.200!
- Kallstadt bis 4.700
- Ungstein bis 4.700



Zunahme
Abnahme

Planungsfall 3

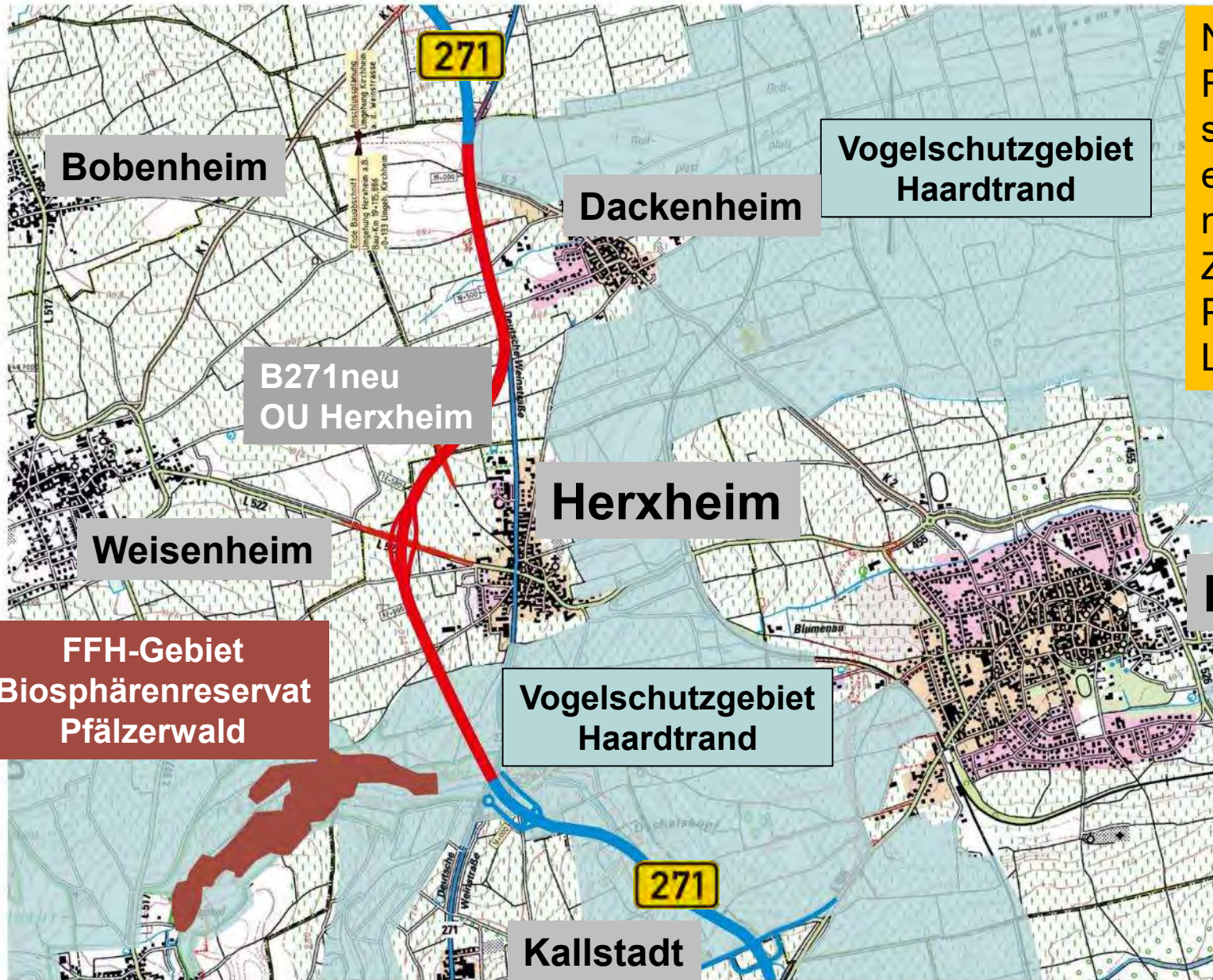
(Bad Dürkheim bis Kirchheim)

Ent-/Belastung der Ortsdurchfahrten (Kfz/24h)

- Ungstein - 6.000
- Kallstadt - 5.800
- Herxheim - 8.800

Belastung Ortsdurchfahrt Zählung 2016 Kfz/24h	Planfall 1 <u>nur</u> OU Herxheim Prognose 2030 Kfz/24h	Planfall 2 <u>nur</u> OU Kallstadt- Ungstein Prognose 2030 Kfz/24 h	Planfall 3 Alle drei Ortsumge- hungen, ohne West- umgehung Freinsheim Prognose 2030 Kfz/24 h
Herxheim: 8.200	1.200	bis zu 13.000	1.200
Kallstadt: 8.200	10.200	4.500	4.700
Ungstein: 10.900 (Altenbacher Straße)	12.200	4.600	4.700

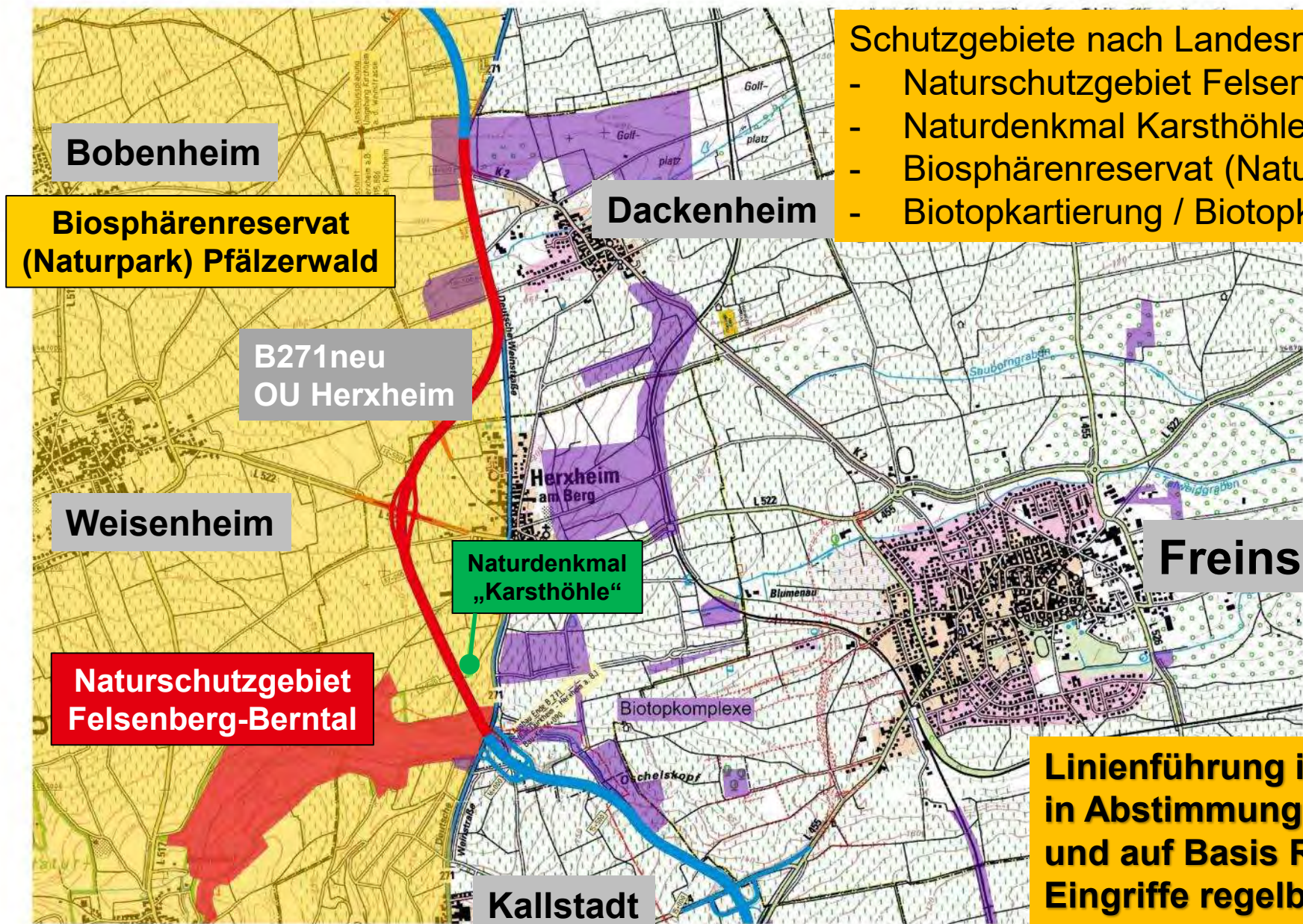
- allgemeine Verkehrszunahme/**innerörtliche** Verkehrsumlagerungen
 - ➔ K 4 Richtung Leistadt + 400 bis + 500 Kfz/24h
 - ➔ K 4 Richtung Freinsheim + 1.100 bis 1.400 Kfz /24h



NATURA 2000:
 FFH- Gebiete und Vogel-
 schutzgebiete sind Teil des
 europäischen Schutzgebiets-
 netzes NATURA- 2000
 Ziel: Schutz für wildlebende
 Pflanzen, Tiere und
 Lebensräume

**FFH-Gebiet
 Biosphärenreservat
 Pfälzerwald**

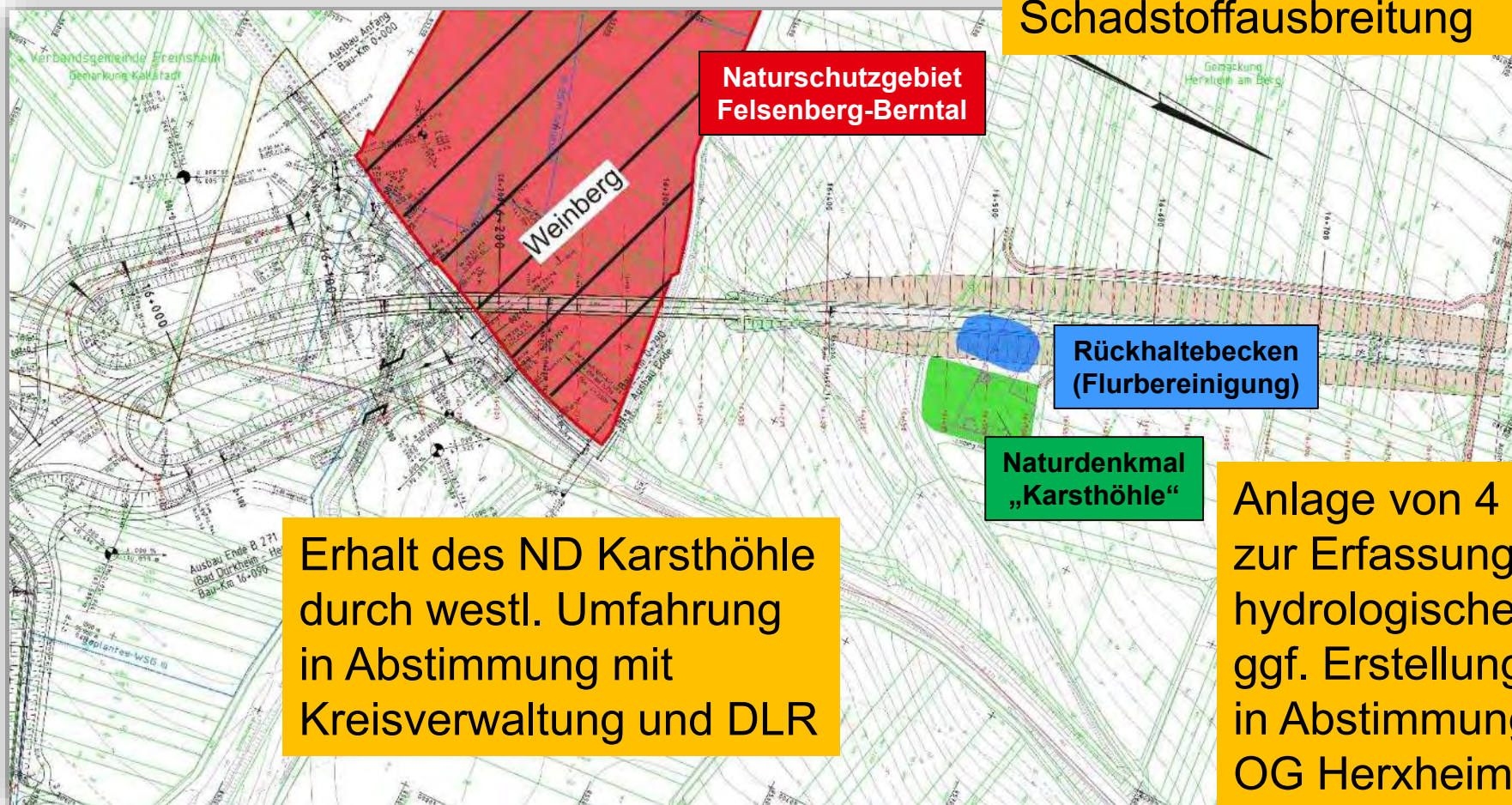
**Eingriffe in NATURA- 2000
 Gebiete erfordern die
 höchsten rechtlichen und
 fachlichen Anforderungen
 bezüglich Vermeidung
 und Ausgleich**



- Schutzgebiete nach Landesnaturschutzgesetz:
- Naturschutzgebiet Felsenberg- Berntal
 - Naturdenkmal Karsthöhle
 - Biosphärenreservat (Naturpark) Pfälzer Wald
 - Biotopkartierung / Biotopkomplexe

Linienführung in Schutzgebieten in Abstimmung mit Fachbehörden und auf Basis Raumordnung, Eingriffe regelbar

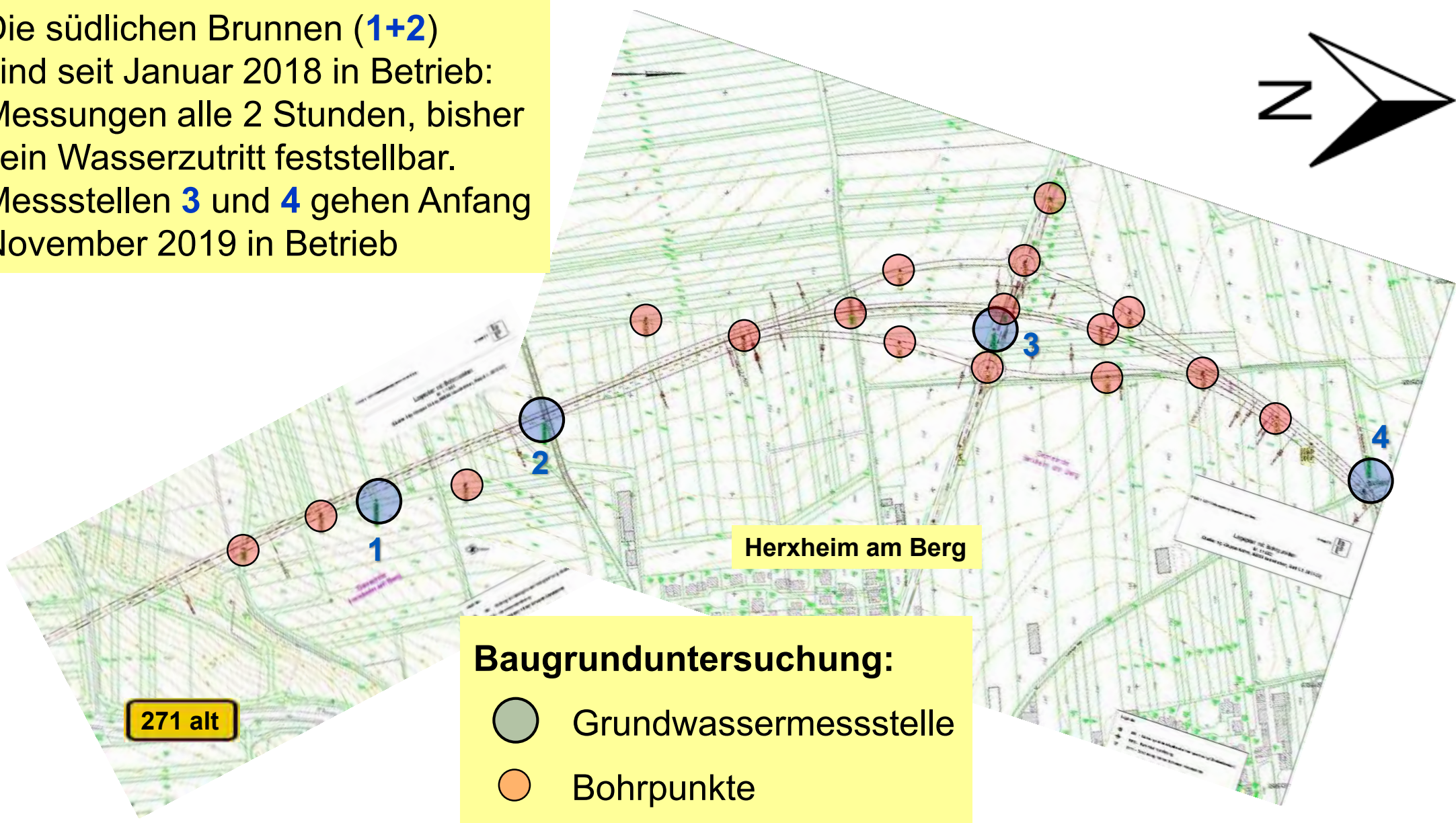
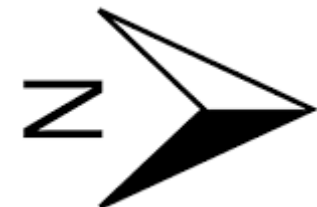
Umfahrung von Herxheim im Einschnitt mit Vorteilen für Landschaftsbild und Lärm- und Schadstoffausbreitung





Erhalt des ND Karsthöhle durch westl. Umfahrung in Abstimmung mit Kreisverwaltung und DLR

Anlage von 4 „Brunnen“ zur Erfassung der hydrologischen Verhältnisse, ggf. Erstellung weiterer Brunnen in Abstimmung mit OG Herxheim

Die südlichen Brunnen (1+2) sind seit Januar 2018 in Betrieb: Messungen alle 2 Stunden, bisher kein Wasserzutritt feststellbar. Messstellen 3 und 4 gehen Anfang November 2019 in Betrieb

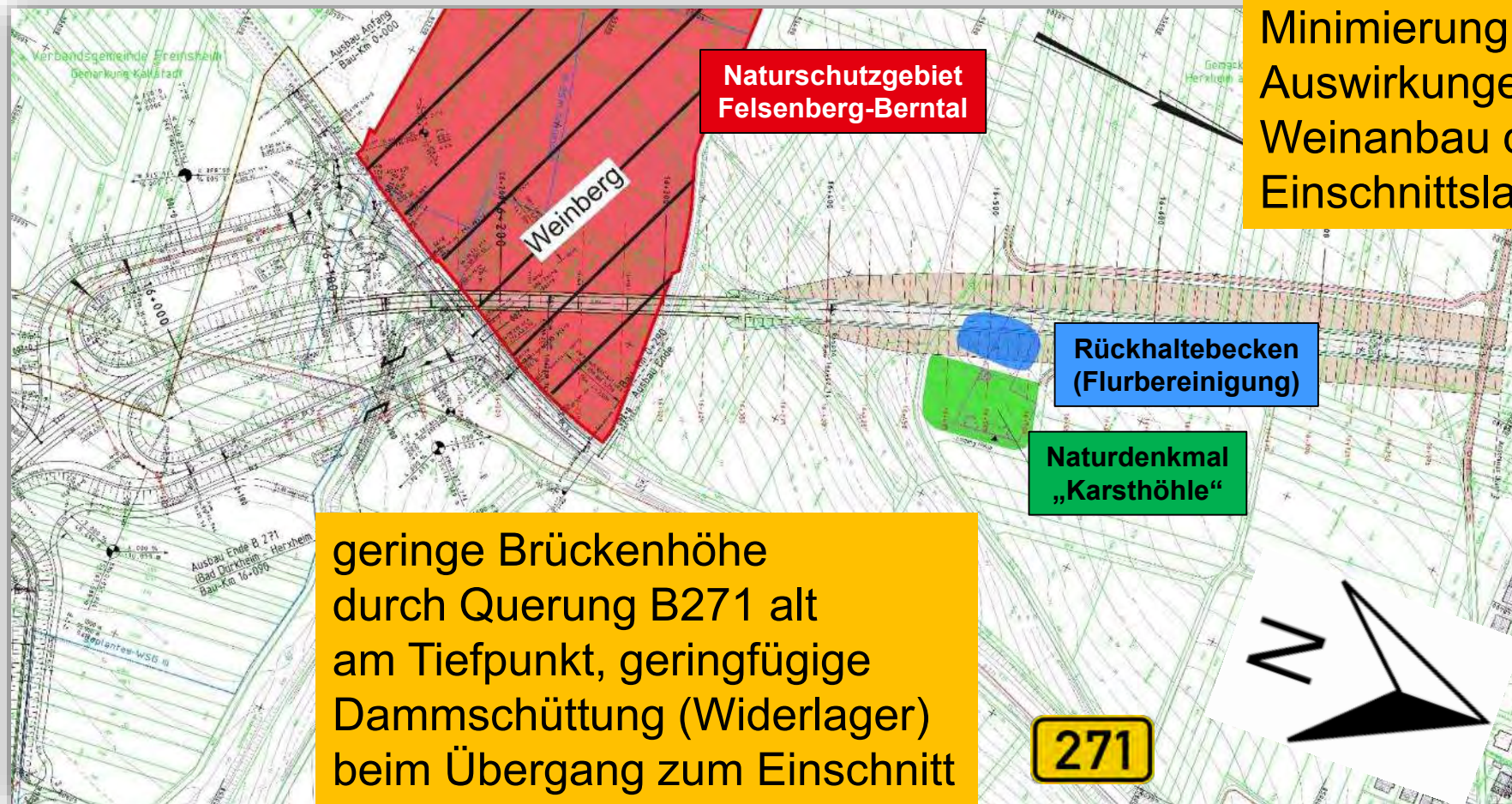


Baugrunduntersuchung:

-  Grundwassermessstelle
-  Bohrpunkte

Erhalt der geologischen Formationen, Felsen, Trockenrasen durch nahe Querung des NSG an der B271 alt, Beanspruchung von Weinbergflächen

Minimierung der klimatischen Auswirkungen auf den Weinanbau durch Einschnittslage und Brücke



geringe Brückenhöhe durch Querung B271 alt am Tiefpunkt, geringfügige Dammschüttung (Widerlager) beim Übergang zum Einschnitt



Sachstand umweltrelevante Planungen/Untersuchungen

- 1-jährige faunistische Bestandskartierungen (z.B. Vögel, Reptilien) sind abgeschlossen
- Hydrogeologische Erhebungen zur Erfassung von Schicht-, Grundwasser laufen
- Klimagutachten ist beauftragt. Bearbeitung beginnt, wenn technische Planung vorliegt
- Landschaftspflegerische Begleitplanung und Natura 2000- Verträglichkeitsprüfungen zur Ermittlung von Eingriffen und erforderlicher Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind beauftragt
- Luftschadstoffuntersuchung beginnt nach Fertigstellung der technischen Planung

Ausblick und weiteres Vorgehen

- Vorlage technische Planung mit Wirtschaftswegenetz Anfang 2020
- In 2020 Abstimmung der Planung mit Gemeinde, Landwirtschaftskammer, örtliche Bauern- und Winzerschaft
- Vorlage Landschaftspflegerische Begleitplanung einschließlich Schadstoff-, Klima- und weiterer Umweltgutachten in der 2. Jahreshälfte 2020 / Anfang 2021

Ziel

Komplette Vorlage des Planungspaketes (RE-Entwurf) zur Genehmigung an das BMVI in 2021

Nach Genehmigung des „RE- Entwurfes“ durch BMVI Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und Beantragung Planfeststellungsverfahren (frühestens 2022/2023)



Vielen Dank!