

**Antragsunterlagen für das wasserrechtliche
Planfeststellungsverfahren gemäß § 68 WHG zur
Erweiterung des Granitsteinbruchs
Gehrenberg der RÖHRIGgranit® GmbH**

**Kapitel XVI
Bedarfsnachweis**

Antragsteller:



RÖHRIGgranit® GmbH
Werkstraße Röhrig 1
64646 Heppenheim

Bearbeitet von:



Prof. Dr.-Ing. Stoll & Partner
Ingenieurgesellschaft mbH
Charlottenburger Allee 39
52068 Aachen
Dipl.-Ing. M. Buschmann
Dr. M. Schmitz, M. Sc.

Projekt-Nr.: 1604501

August 2020

Februar 2021

Gliederung

Seite

1	Bedarfsnachweis.....	3
2	Anlagen.....	4

1 Bedarfsnachweis

Granit ist ein wertvoller Naturrohstoff, der mengenmäßig vor Allem als Edelsplitt in den Bereichen Straßenbau und Betonherstellung Verwendung findet. Im Jahr 2018 wurden in Deutschland ca. 226 Mio. t gebrochener Naturstein gewonnen [Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e. V., Berlin: bbs-Zahlenspiegel 2020]. Bei einer Bevölkerungszahl von ca. 82 Mio. Einwohnern bedeutet dies statistisch einen Jahresbedarf von ca. 2,76 t pro Person. Gebrochener Naturstein liegt bei der Rangfolge der am meisten benötigten Gesteinsrohstoffe damit hinter Kies und Sand (259 Mio. t im Jahr 2018) auf dem zweiten Platz. Zusammen mit allen anderen Gesteinsrohstoffen besteht sogar ein jährlicher Bedarf von ca. 7,1 t/Person. So werden bspw. für ein Einfamilienhaus im Mittel 208 t Gesteinsrohstoffe benötigt, für ein Windradfundament ca. 1.300 t und für einen Kilometer Autobahn ca. 216.000 t. Die Ausgabenplanung des Bundes weist in der Region alleine für die zwei großen Bauvorhaben Ersatzneubau Schiersteiner Brücke (A 643, 215,7 Mio. €) und Autobahnneubau Frankfurt/Erlenbruch bis Frankfurt/Bergen-Enkheim (A 66, Riederwaldtunnel, 320,2 Mio. €) Gesamtkosten von deutlich über einer halben Milliarde € aus, die in den kommenden Jahren anfallen werden. Regional sind Erneuerungen auf der A 5 von der hessischen Landesgrenze bis zum Autobahnkreuz Darmstadt geplant [Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur], denen eine Investitionsschätzung von insgesamt 482,6 Mio. € zugrunde liegt. Auch das zweite Deutsche Ressourceneffizienzprogramm berücksichtigt den erforderlichen Ressourcenbedarf für solche Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur. Die Versorgung mit hochwertigen und zugleich preiswerten Gesteinsrohstoffen ist daher eine gesellschaftlich zwingend erforderliche Aufgabe, die durch die Unternehmen der Rohstoffindustrie erfüllt wird.

Als Anlage 1 liegt diesem Kapitel eine Ausarbeitung „Zahlen und Fakten zur Rohstoffindustrie in Hessen“ des Baustoffverbandes vero bei. Ergänzend ist als Anlage 2 eine Präsentation von Hessen Mobil mit dem Titel „Vorstellung der Bauprojekte 2019 im Kreis Bergstraße“ beigelegt, welche einen detaillierten Überblick über die geplanten regionalen Infrastrukturvorhaben gibt.

Bei diesen Massenrohstoffen, die zu vergleichsweise geringen Preisen angeboten werden, haben die Transportkosten erheblichen Anteil an den Gesamtkosten. Die Abnehmer sind auf dieses ausgewogene Verhältnis von Rohstoffkosten und Transportkosten angewiesen, um in

ihren Märkten erfolgreich agieren zu können. Sobald diese Balance durch Wegfall des Rohstoffvorkommens oder durch wesentliche Verteuerung der Transportkosten gestört wird, gerät die Wettbewerbsfähigkeit der Kunden ernsthaft in Gefahr. Es ist auch denkbar, dass zum Erzielen bestimmter Eigenschaften, Gesteine aus anderen Regionen angeliefert werden. Allerdings handelt es sich bei den von der Firma RÖHRIG**granit**® GmbH angebotenen Gesteinsprodukten nicht um klassische Massenrohstoffe, sondern, aufgrund der besonderen positiven Eigenschaften des Materials, um zur Veredelung vorgesehene Rohstoffe. Gemäß Untersuchungen der TU Darmstadt ist regional kein weiteres Vorkommen bekannt, das die positiven Materialeigenschaften des im Steinbruch Gehrenberg gewonnenen Materials in einem einzelnen Vorkommen oder Betrieb vereinigt.

Des Weiteren würde sich die Kostenkalkulation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch erhöhte Transportkosten deutlich verändern. In den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar mit insgesamt 7,8 Mio. Einwohnern hat die Anzahl der aktiven Steinbruchbetriebe in den letzten Jahren bereits erheblich von 12 Betrieben auf heute noch 8 abgenommen. Die Gewährleistung der Versorgung des Marktes ruht daher auf immer weniger Betrieben und Lagerstätten, die somit in besonderem Maße der Zukunftssicherung verpflichtet sind. Außerdem ist hervorzuheben, dass es sich bei der Fa. RÖHRIG**granit**® GmbH um einen Familienbetrieb der Steine und Erden-Branche handelt, der bereits in der fünften Generation geführt wird.

2 Anlagen

- Anlage 1 Zahlen und Fakten zur Rohstoffindustrie in Hessen, Baustoffverband vero 2021*
- Anlage 2 Vorstellung der Bauprojekte 2019 im Kreis Bergstraße, Hessen Mobil 2019*

Wiesbaden, im Februar 2021

Zahlen und Fakten zur Rohstoffindustrie

Die mineralische Baustoff- und Rohstoffindustrie ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und bildet – im wahrsten Sinne des Wortes – das Fundament des Wohnungs- und Verkehrswegebaus. Darüber hinaus liefert sie die Rohstoffe für zahlreiche andere Branchen und steht am Anfang vieler Wertschöpfungsketten. 80 Prozent der gewonnenen Rohstoffe gehen zur Herstellung von Bau- und Dämmstoffen in die Bauwirtschaft. Weitere Abnehmer sind die Baustoffindustrie selbst, die chemische Industrie sowie die Metall- und Glasindustrie.

Die Baustoff- und Rohstoffbranche ist mittelständisch geprägt. Nur rund 5 Prozent der Betriebe haben mehr als 100 Beschäftigte. Im Jahr 2019 arbeiteten bundesweit rund 149.000 Menschen in ca. 3.400 Betrieben (> 20 Beschäftigten!). Deren Umsatz lag 2019 bei rund 35 Mrd. Euro. Weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern und Abnehmern werden durch die Gewinnung und die Verarbeitung von mineralischen Rohstoffen möglich. So schafft eine Stelle in der Baustoff- und Rohstoffindustrie zwei bis drei Folgearbeitsplätze in den nachgelagerten Industrien. Die Baustoff- und Rohstoffindustrie sichert damit über eine Million Arbeitsplätze in Deutschland.

Innerhalb der Wertschöpfungskette „Bau“ ist die Baustoff- und Rohstoffindustrie der mit Abstand forschungs- und innovationsstärkste Bereich. Mit ihren Investitionen in Forschung und Entwicklung liegt sie direkt hinter stark international ausgerichteten Branchen wie der Elektro-, Fahrzeug- und Chemieindustrie. Neuentwicklungen in der Baustoff- und Rohstoffindustrie sind Voraussetzung für die Produktivität und Innovationsfähigkeit in nachgelagerten Industrien. Die Branche wirkt so als Innovationsmotor. Moderne, energiesparende Produktionsverfahren und Produktinnovationen erhöhen darüber hinaus die Wettbewerbsfähigkeit.

Mineralische Rohstoffe sind in vielen Dingen enthalten, mit dem wir uns täglich umgeben oder die wir täglich nutzen; wie zum Beispiel in Zahnpasta, Glas, Papier, die Wände, in denen wir wohnen und die Straßen und Schienenwege, auf denen wir fahren. Umgerechnet auf die Bevölkerungszahl in Deutschland, verbraucht jeder Bürger durchschnittlich ein Kilogramm mineralische Rohstoffe pro Stunde.

Die Rohstoffindustrie leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Wirtschaft, der öffentlichen Hand und der Bevölkerung, vergleichbar mit deren Versorgung mit Wasser oder Strom.

Entwicklungen der jährlichen Fördermengen der Primärrohstoffe bundesweit

Fördermenge in Mio. t	2019	2018	2017	2016
Kies- und Sand	259	259	257	247
Naturstein	217	226	220	218
Naturwerkstein	1,3	1,3	1,3	1,4
Ziegelton	10,5	11,0	11,4	10,6
Kalk-, Mergelsteine, Dolomitstein	60,1	60,3	61,8	59,2
Spezialtone, Kaolin	12,8	12,5	12,9	12,3
Spezialsand/-kies	10,9	10,7	10,3	9,9
Gipsstein, Anhydrid	-	-	-	4,6
Summen	571,6	581,1	574,7	563,5

Quellenangabe: Bundesverband Baustoffe-Steine-Erden e.V. (bbs)

Die Rohstoffbranche in Hessen

In Hessen sind aufgrund der geographischen Gegebenheiten (Festgestein vulkanischen Ursprungs in den Mittelgebirgen (Schotter und Splitt) und Sedimentgesteine in den Flusstälern (Sand und Kies)) die Rohstoffvorkommen relativ zahlreich. Diese Rohstoffe werden u.a. für die Herstellung von Gleisschotter, Asphalt, Frostschutz- und Tragschichten im Gleis- und Straßenbau, für die Herstellung von Beton, insbesondere für den Hochbau und für diverse industrielle und landwirtschaftliche Anwendungen nachgefragt.

Nach Angaben des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie wurden im Zeitraum von 2000 bis 2018 in Hessen mehr als ein Viertel der Betriebe geschlossen (von 400 Betrieben im Jahr 2000 auf 290 Betriebe im Jahr 2018). Die Jahresfördermenge schrumpfte im selben Zeitraum um rund 20 Prozent von 40 Mio t. auf 32 Mio t. Dies hat in einigen Regionen – etwa in den Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar – zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Versorgungssituation geführt.

In den Regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar sind in den letzten 15 bis 20 Jahren vier Betriebe geschlossen worden, Mengelbach, Erlenbach sowie Weinheim und Dossenheim. Darüber hinaus musste ein Betrieb in Südhessen die Produktion drastisch zurückfahren. Die noch verbliebenen Betriebe in diesen Regionen haben jetzt große Schwierigkeiten, die Versorgung zu sichern.

Entwicklungen der jährlichen Fördermengen der Primärrohstoffe in Hessen

	2019	2018	2017	2016
Kies- und Sand				
Jahresfördermenge in 1.000 t	8.800	8.700	8.700	8.880
Naturstein				
Jahresfördermenge in 1.000 t	28.310	28.900	28.700	28.000
Naturwerkstein				
Jahresfördermenge in t	k.A.	427,35	425,08	434,23
Transportbeton (Hessen/RLP/Saarland)				
Jahresfördermenge in 1.000 m ³	7.260	6.995	7.030	6.820

Quellenangabe: Statistisches Bundesamt, Zusammenstellung aus den jeweiligen vero Geschäftsberichten

Recycling

Im Durchschnitt werden 90% aller Baumaterialien recycelt. Diese Recyclingprodukte decken jedoch lediglich 12,7% des Bedarfs an Gesteinskörnungen! Die Gewinnung neuer Produkte aus Natursteinen ist also unbedingt notwendig.

Bei der Wiederverwendung von Straßenaufbruch liegt die Recyclingquote sogar bei 95,4%. Eine signifikante Steigerung dieser Quote ist technisch nicht möglich. Ohne Rohstoffgewinnung sind die Erneuerung und der Neubau von Straßen nicht mehr möglich.

Im Bereich Bauschutt liegt die Recyclingquote bei 77,7%. Zum Einsatz kommt recyceltes Material hauptsächlich im Straßenbau (52,8%), im Erdbau (22%), sowie in der Asphalt- und Betonherstellung (21%).

Diese Zahlen werden vom Bundesverband Baustoffe-Steine u. Erden e.V. im Bericht „Kreislaufwirtschaft Bau“ veröffentlicht. Der aktuellste „11. Monitoring- Bericht“ wurde im

Januar 2019 veröffentlicht, die Erhebung hierzu im Jahr 2016 durchgeführt. (Für Frühjahr dieses Jahres ist die Veröffentlichung des „12. Monitorings-Bericht“ zum Aufkommen und Verbleib mineralischer Bauabfälle geplant.)

Rohstoffnachfrage bleibt mittel- und langfristig auf hohem Niveau

Die Nachfrage nach Steine-Erden-Rohstoffen wird in hohem Maße durch die Bauwirtschaft bestimmt. Die Nachfrage nach gebrochenem Festgestein hängt zusätzlich vom öffentlichen Verkehrswegebau ab. Die bundesweit steigende Jahresfördermenge steht für die Erhöhung der Finanzmittel im Infrastrukturbereich. Zwar sinken die Bevölkerungszahlen, doch steigen gleichzeitig die Zahlen der Haushalte an, was eine Zunahme der Wohnungsbauinvestitionen nach sich zieht. Angesichts des erheblichen Baubedarfs in den Bereichen Wohnungsbau und Infrastruktur wird die Rohstoffnachfrage mittel- bis langfristig auf einem hohen Niveau bleiben. Die DIW/SST-Studie¹ zur langfristigen Rohstoffnachfrage in Deutschland erwartet für 2035 je nach Konjunkturverlauf einen Rohstoffbedarf an Primärrohstoffen zwischen 555 (bei geringer wirtschaftlicher Dynamik) und 650 Mio. Tonnen, bei stärkerem wirtschaftlichem Wachstum. Zum Vergleich dazu: Die jährliche Fördermenge an Primärrohstoffen betrug im Jahr 2018 584,3 Mio. Tonnen. Daraus folgt, dass auch in Zukunft die Gewinnung von Steine-Erden-Rohstoffen in erheblichem Umfang notwendig sein wird, um das gesamtwirtschaftliche Wachstum abzusichern.

Der Einsatz von Sekundärrohstoffen leistet einen wichtigen Beitrag zur Substitution primärer Rohstoffe und trägt somit aktiv zur Ressourcenschonung bei. Laut DIW/SST-Studie sinkt 2035 die relative Bedeutung von Sekundärrohstoffen – bei weiterhin hohen Verwertungsquoten – von 15,1% (im Jahr 2018) auf 13,2% (oberes Szenario) bzw. 13,6% (unteres Szenario). Der Rückgang ist insbesondere auf die Energiewende zurückzuführen, da der Ausstieg aus der Kohleverstromung zu einem Wegfall der in der Steine-Erden-Industrie verwendeten Kraftwerksnebenprodukten (REA-Gips und Steinkohlenflugasche) führt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil an REA-Gips und Steinkohlenflugasche an den Sekundärrohstoffen lediglich 8,7% (im Jahr 2018) beträgt. Für die Sekundärrohstoffe, die in anderen Industrien anfallen, kann nicht mit einer starken Ausweitung des Angebots gerechnet werden. Für das Aufkommen an Recyclingbaustoffen werden für das Jahr 2035 nach DIW/SST-Studie je nach Szenario 68 bzw. 78 Mio. Tonnen erwartet. Zum Vergleich: 2018 wurden 74,6 Mio. Tonnen Recyclingbaustoffe hergestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die hohe Verwertungsquote von heute 90% nur noch begrenzt zu steigern ist.

Die Zahlen belegen, dass die Rohstoffunternehmen **„Bedarfsdecker“** sind und keine „Bedarfswecker“!

¹ Studie „Die Nachfrage nach Primär- und Sekundärrohstoffen der Steine-und-Erden-Industrie bis 2035“; Auftraggeber Bundesverband Baustoffe-Steine und Erden e.V. bearbeitet von Prof. Dr.-Ing. Stoll & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Aachen und DIW Berlin, Aktualisierung 2019

Vorteile heimischer Rohstoffgewinnung

Die Sicherung des Abbaus unserer heimischen Rohstoffe ist eine hoheitliche Daueraufgabe im öffentlichen Interesse. Zudem tragen die regionale Rohstoffgewinnung und der regionale Einsatz dieser Rohstoffe entscheidend zum Klimaschutz bei.

Rohstoffgewinnung erfolgt heute ressourcenschonend und umweltverträglich. Die Gewinnungsstätten werden effizient genutzt und mit den Rohstoffen wird sparsam umgegangen, um auch künftigen Generationen den Zugang zu erhalten. Gerade in Krisenzeiten zeigt sich, dass die regionale Gewinnung von Rohstoffen für einen regionalen Einsatz unverzichtbar ist, denn:

- sie sichert Arbeitsplätze, vor allem in den ländlichen Räumen.
- sie ermöglicht kurze Transportwege, wodurch umweltschädliche Emissionen und Steuergelder gespart werden können.
- sie schafft durch Renaturierung wertvolle Biotop- und Naherholungsgebiete.
- sie sichert Wertschöpfung für den Wirtschaftsstandort Hessen. Jeder Arbeitsplatz in der Rohstoffgewinnung schafft die Grundlage für sieben weitere Arbeitsplätze in der Bauindustrie, im Transportwesen, der Automobilindustrie oder der Metall- und Glasindustrie.

Der Import von Rohstoffen, die hierzulande gewonnen werden können, ist keine vertretbare Alternative, da er erhebliche finanzielle, umwelt- und klimapolitische sowie soziale Verwerfungen (in den Förderländern) mit sich bringen würde.

Die Betriebe mit oberflächennaher Rohstoffgewinnung sind aufgrund ihrer vielfältigen Lebensräume Rückzugsort für bedrohte Arten wie Vögel, Amphibien, Reptilien und Insekten, die woanders keinen Lebensraum mehr finden. Die Unternehmen fördern bereits jetzt aktiv den Arten- und Naturschutz in ihren Gewinnungsbetrieben über den gesetzlichen Rahmen hinaus und tragen zum Erhalt der biologischen Vielfalt bei. Bereits während der Gewinnungstätigkeit entstehen somit wichtige Refugien für selten gewordene Tier- und Pflanzenarten. Es gibt zahlreiche Kooperationen mit Naturschutzverbänden. Somit fördert die hessische Rohstoffwirtschaft aktiv Biodiversität und Artenschutz.

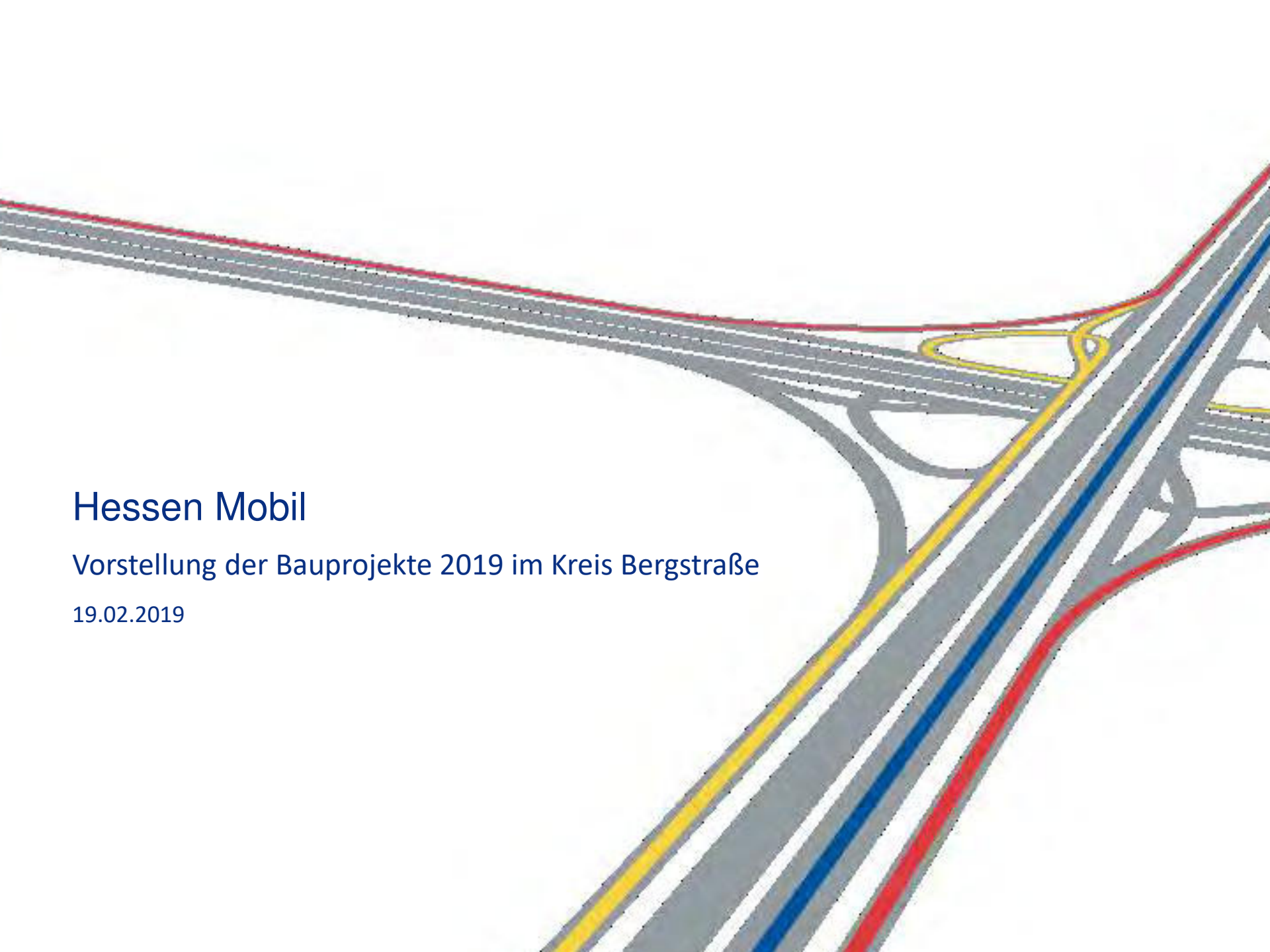
Nach der Gewinnung werden die in Anspruch genommenen Flächen entweder wieder verfüllt und der ursprünglichen land- bzw. forstwirtschaftlichen Nutzung zurückgegeben, oder wichtige Gebiete für den Natur- und Artenschutz oder zum Zwecke der Naherholung geschaffen. Eine Inanspruchnahme von Flächen findet also nur auf Zeit statt.

Aufgabe in den nächsten Jahren: Stärkung der regionalen Rohstoffwirtschaft

Im Hinblick auf den Klimaschutz wird die Regionalität immer mehr an Bedeutung gewinnen. Regionale Gewinnung und vor allen Dingen der regionale Einsatz der Rohstoffe sind für den Klimaschutz entscheidend. Lange Transportwege sind klimaschädlich. Das bedeutet, dass vorhandene Gewinnungsbetriebe gestärkt werden müssen.

Lange Transportwege sind auch ein Kostentreiber von Infrastrukturmaßnahmen. Stehen regionale Rohstoffprodukte nicht mehr zur Verfügung, können mit den vorhandenen Budgets weniger Maßnahmen umgesetzt werden. Hinzu kommt die CO₂-Bepreisung, die sowohl den Transport als auch die Herstellung von Asphalt, bei der viel Energie aufgewendet wird, verteuert, solange hier keine mindestens CO₂-neutralen wirtschaftlichen Alternativen zu fossilen Energieträgern zur Verfügung stehen.

Wiesbaden, im Februar 2021
Dorothea Kaleschke-Weingarten

A stylized graphic of a road interchange or highway junction. It features multiple lanes of road in grey, with red, yellow, and blue lines indicating different lanes or directions of travel. The roads curve and merge, creating a complex geometric pattern.

Hessen Mobil

Vorstellung der Bauprojekte 2019 im Kreis Bergstraße

19.02.2019

Ansprechpartner für den Landkreis Bergstraße

Regionaler Bevollmächtigter Südhessen

Andreas Moritz, Heppenheim

Tel.: (06252) 5910-2100

andreas.moritz@mobil.hessen.de

Assistenz und Pressesprecher des Regionalen Bevollmächtigten Südhessen

Jochen Vogel, Heppenheim

Tel.: (06252) 5910-2102

jochen.vogel@mobil.hessen.de

Dezernat Verkehr Südhessen

Barbara Michalek, Heppenheim

Tel.: (06252) 5910-2600

barbara.michalek@mobil.hessen.de

Dezernat Bau Südhessen

Arno Krämer, Heppenheim

Tel.: (06252) 5910-2300

arno.kraemer@mobil.hessen.de

Dezernat Bau BAB Süd

Artur Michalek, Darmstadt

Tel.: (06151) 3306-3300

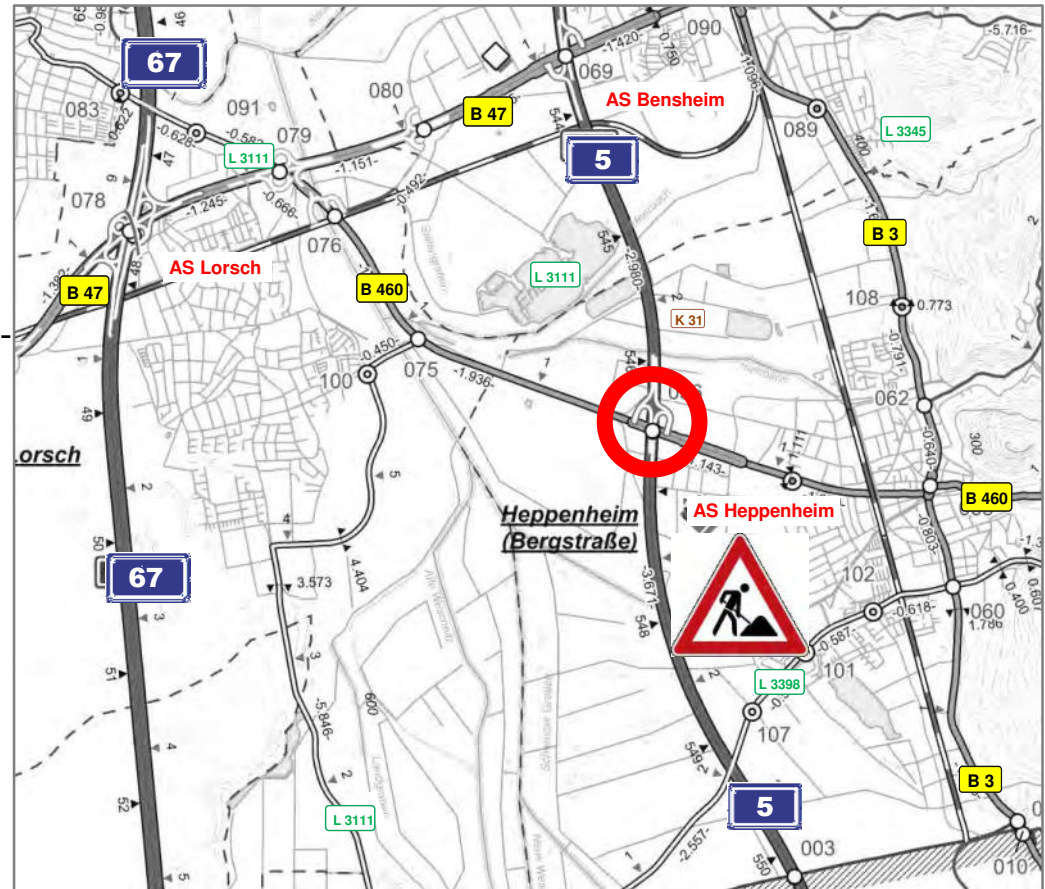
artur.michalek@mobil.hessen.de

Autobahnen

- A 5 UEF B 460 Anschlussstelle Heppenheim, ASB: 6317- 567 (alt) / 6317-900 (neu)

A 5 UEF B 460 Anschlussstelle Heppenheim, ASB: 6317- 567 (alt) / 6317-900 (neu)

- Maßnahmenart:
Ersatzneubau BAB-km 546,523
- Bauzeit:
Juli 2019– Dez. 2021
- Verkehrsführung:
2+2 sowie
-Vollsperrung für Herstellung Behelfs-
brücke ca. Jahreswechsel
2019/2020
-Vollsperrung Abbruch Bestands-
bauwerk ca. Anfang 2020
-Kurzzeitiges Anhalten für
Einhebung Fertigteilträger ca.
Jahreswechsel 2020/2021
-Vollsperrung Abbruch Behelfs-
brücke ca. Ende 2021
- Länge: 0,740 km,
- Ansprechpartner:
Hr. Szymankowski, Darmstadt



Bundesautobahnen 2019

A 5 UEF B 460 Anschlussstelle Heppenheim, ASB: 6317- 567 (alt) / 6317-900 (neu)



Projektübersicht 2019 Landkreis Bergstraße

Bundesstraßen

- B 3 Ortsdurchfahrt Zwingenberg (ab K67)
- B 3 Ortsdurchfahrt Heppenheim (Kreuzung L 3120/3398 bis Einmündung B 460) (bereits im Bau)
- B 37 Sanierung Stützwand in Neckarsteinach/Neckarhausen
- B 38 / B 460 Sanierung Ortsdurchfahrt Fürth von K 25 – Kreisverkehr
- B 38 Felshangsicherung bei Mörlenbach/Bettenbach
- B 44 Sanierung Unterführung DB + Wirtschaftsweg bei Bürstadt
- B 44 / L 3261 Anbindung Kreisel bei Biblis mit Überführungsbauwerk
- B 47 Ortsdurchfahrt Lautertal/ Elmshausen (bereits im Bau)
- B 47 Beginn getrennte Richtungsfahrbahn am Winterdienstwendeplatz - Lorsch (westlich AS an A 67, FR Bürstadt)
- B 47 Unterführung DB bei Lorsch
- B 47 Neubau 2. Richtungsfahrbahn Ortsumgehung Bürstadt, westlicher Teil

Bundesstraßen

- B 460 Fahrbahnerneuerung zwischen Abzweig K 54 und Wald-Erlenbach
- B 460 Überführung Weschnitz bei Lorsch (bereits im Bau)
- B 460 Felshangsicherungen bei Fischweiher und Wald-Erlenbach

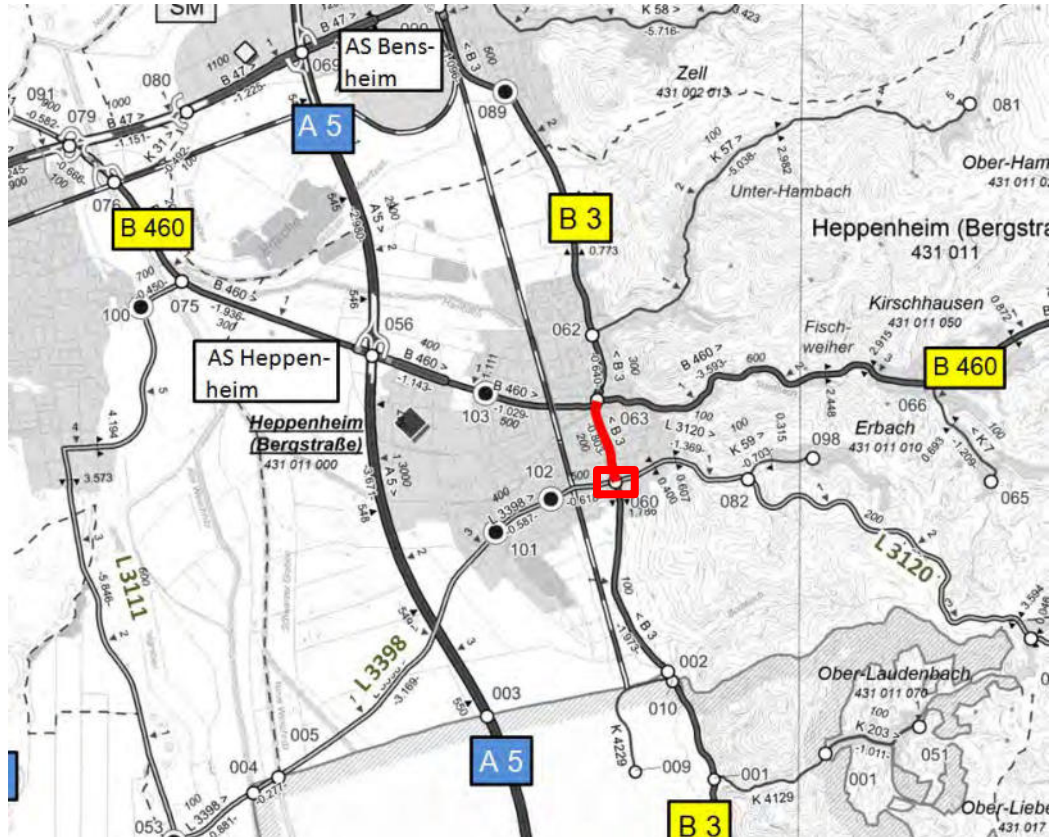
B 3 Sanierung der Ortsdurchfahrt Zwingenberg (ab K 67) (Stadt baut)

- Maßnahmenart:
Sanierung der Ortsdurchfahrt
- Bauzeit:
Juli 2019 bis April 2021
- Länge: 0,9 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung für Durchgangsverkehr / großräumige Umleitung
- Ansprechpartner:
Herr Keßler



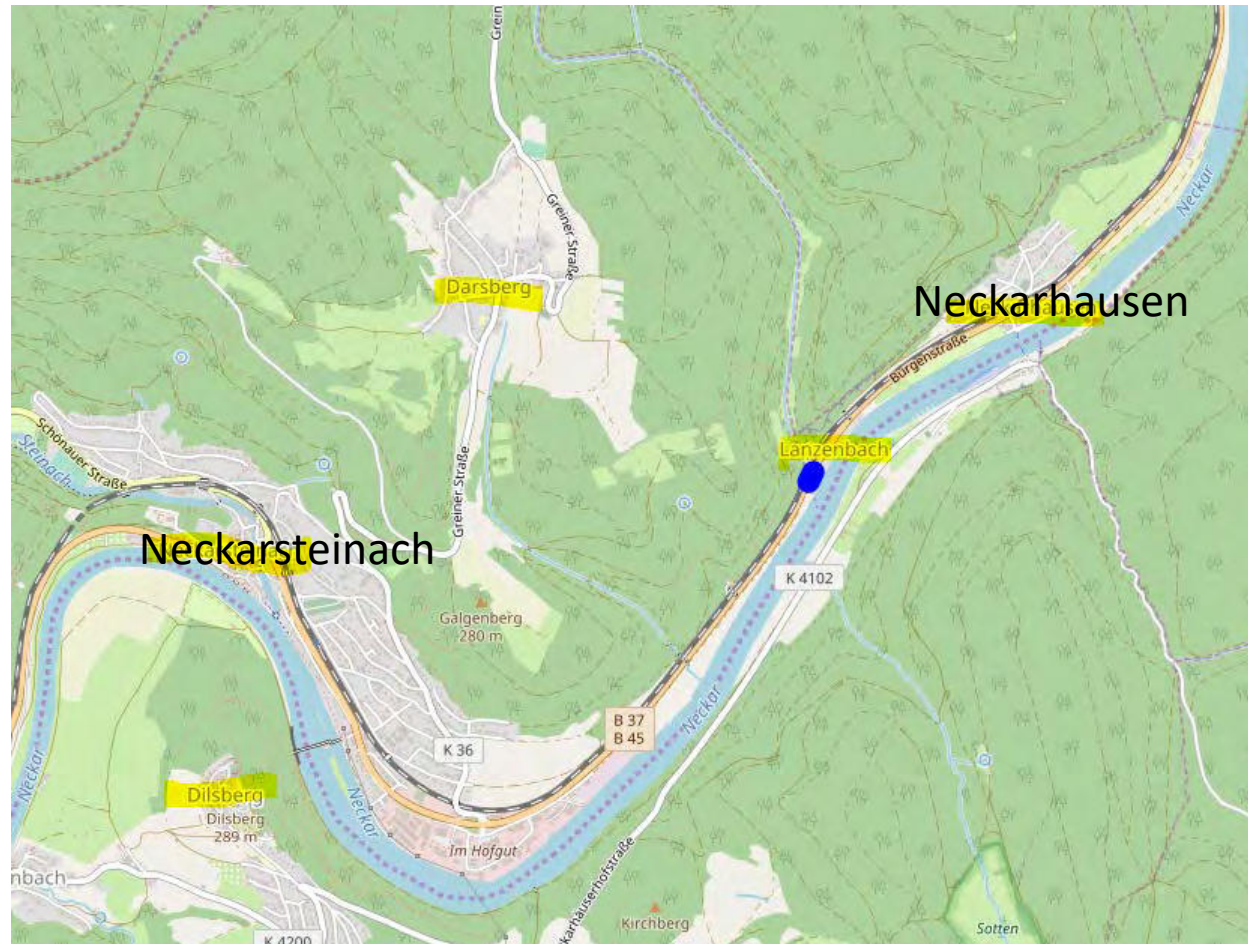
B 3 Ortsdurchfahrt Heppenheim (Kreuzung L 3120/3398 bis Versatz B 460) (bereits im Bau)

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung und Umbau des Knotenpunktes zu Kreisverkehrsplatz
- Bauzeit:
seit Oktober 2018 – Juli 2019
- Länge:
0,850 km
- Verkehrsführung:
Einbahnregelung Richtung Norden / 3-phasige Lichtsignalanlage an Knotenpunkt
- Ansprechpartner:
Herr zur Brügge



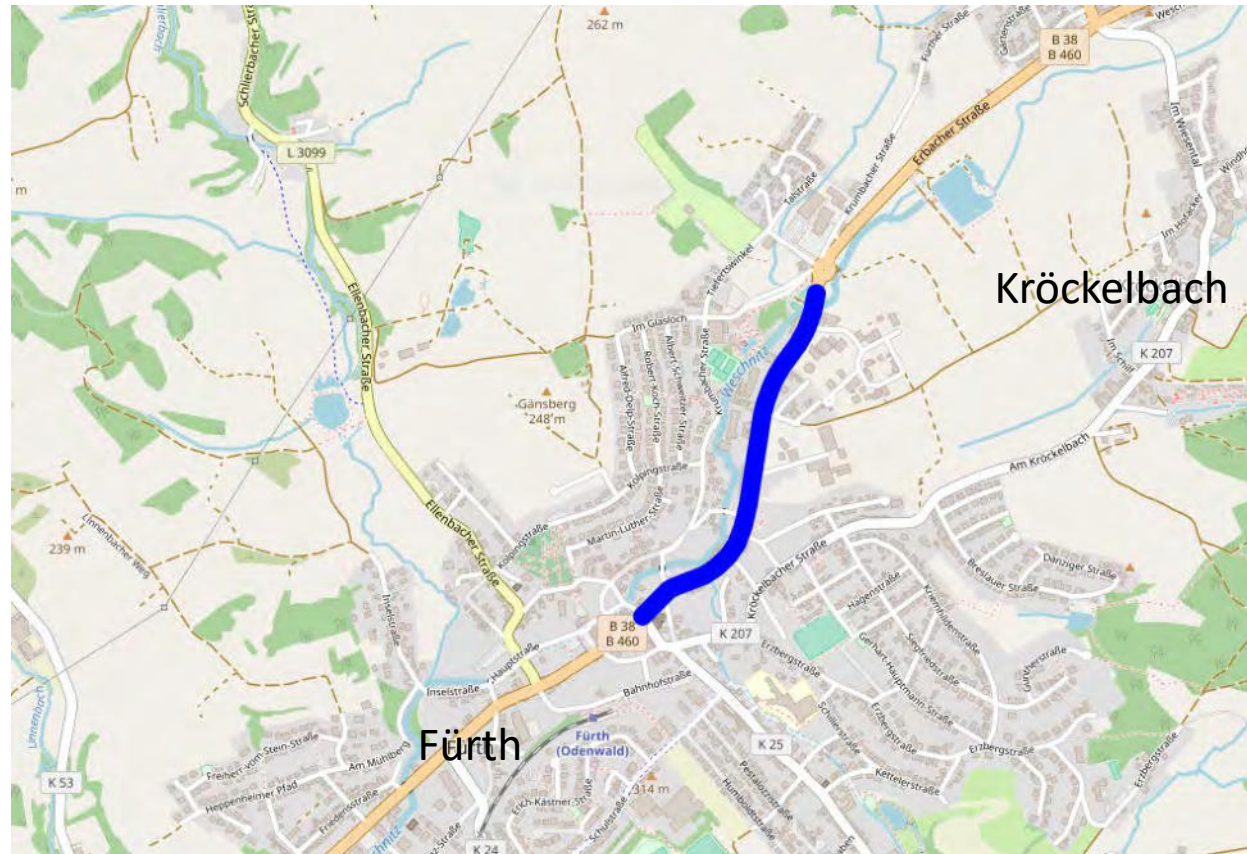
B 37 Sanierung Stützwand in Neckarsteinach/Neckarhausen

- Maßnahmenart:
Bauwerksinstandsetzung
- Bauzeit:
voraussichtlich Juni –
Juli 2019
- Verkehrsführung:
Halbseitige Sperrung mit
LSA für ca. 2 Monate
- Ansprechpartner:
Herr Mischler



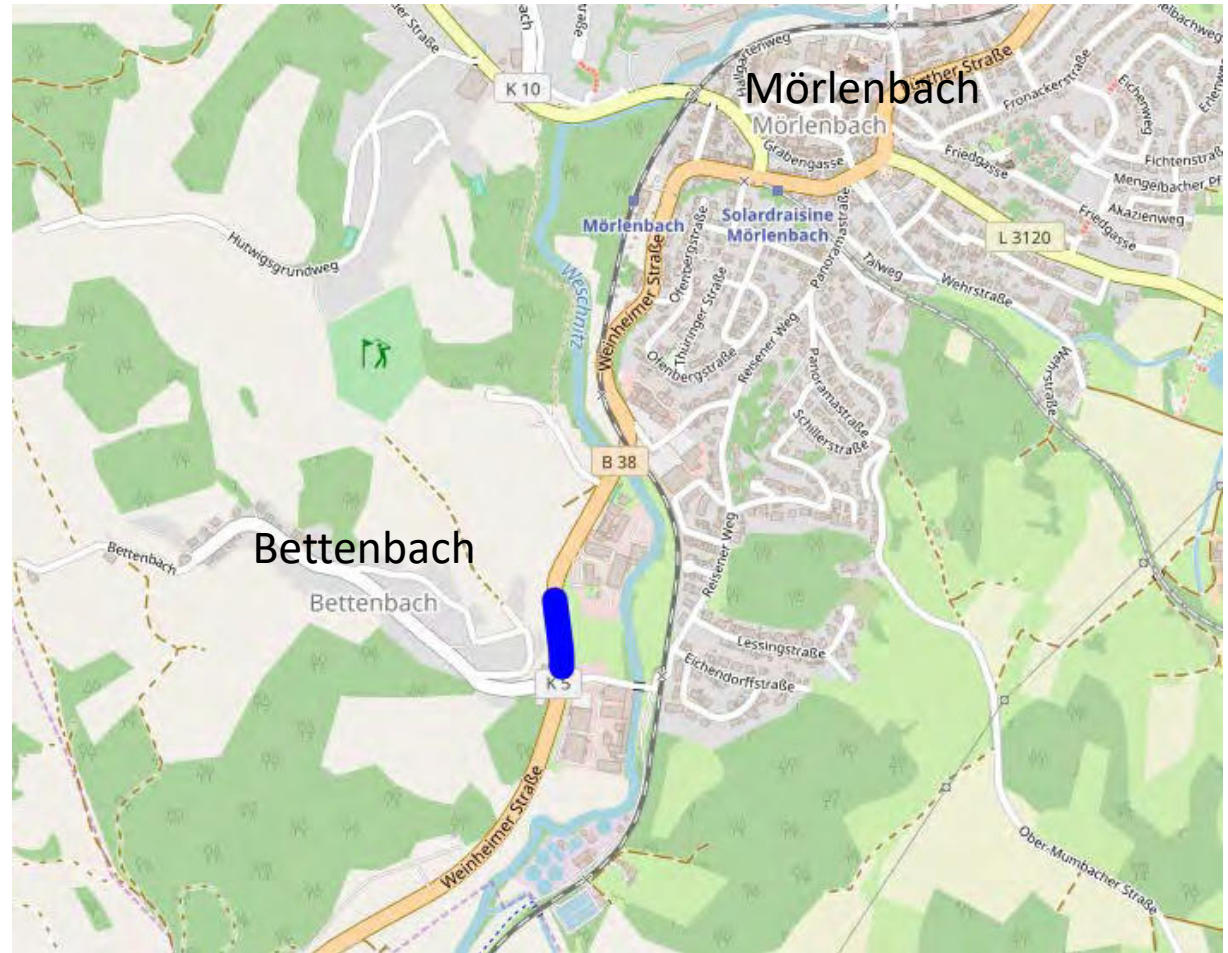
B 38 / B 460 Sanierung Ortsdurchfahrt Fürth von K 25 bis Kreisverkehr

- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung
mit Kanalarbeiten
- Bauzeit:
voraussichtlich Mitte August
– 2. Quartal 2020
- Länge: 0,950 km
- Verkehrsführung:
Halbseitige Sperrung mit
LSA
- Ansprechpartner:
Frau Brüstle



B 38 Felshangsicherung bei Mörlenbach/Bettenbach

- Maßnahmenart:
Felshangsicherung
- Bauzeit:
4. Quartal 2019
- Verkehrsführung:
2 Fahrstreifen freihalten
- Ansprechpartner:
Herr Mischler



B 44 Sanierung der Unterführung DB + Wirtschaftsweg bei Bürstadt

- Maßnahmenart:
Bauwerksinstandsetzung,
Sanierung von unten
- Bauzeit:
August 2019
- Verkehrsführung:
Keine Behinderungen auf der
Bundesstraße
- Ansprechpartner:
Herr Köhler



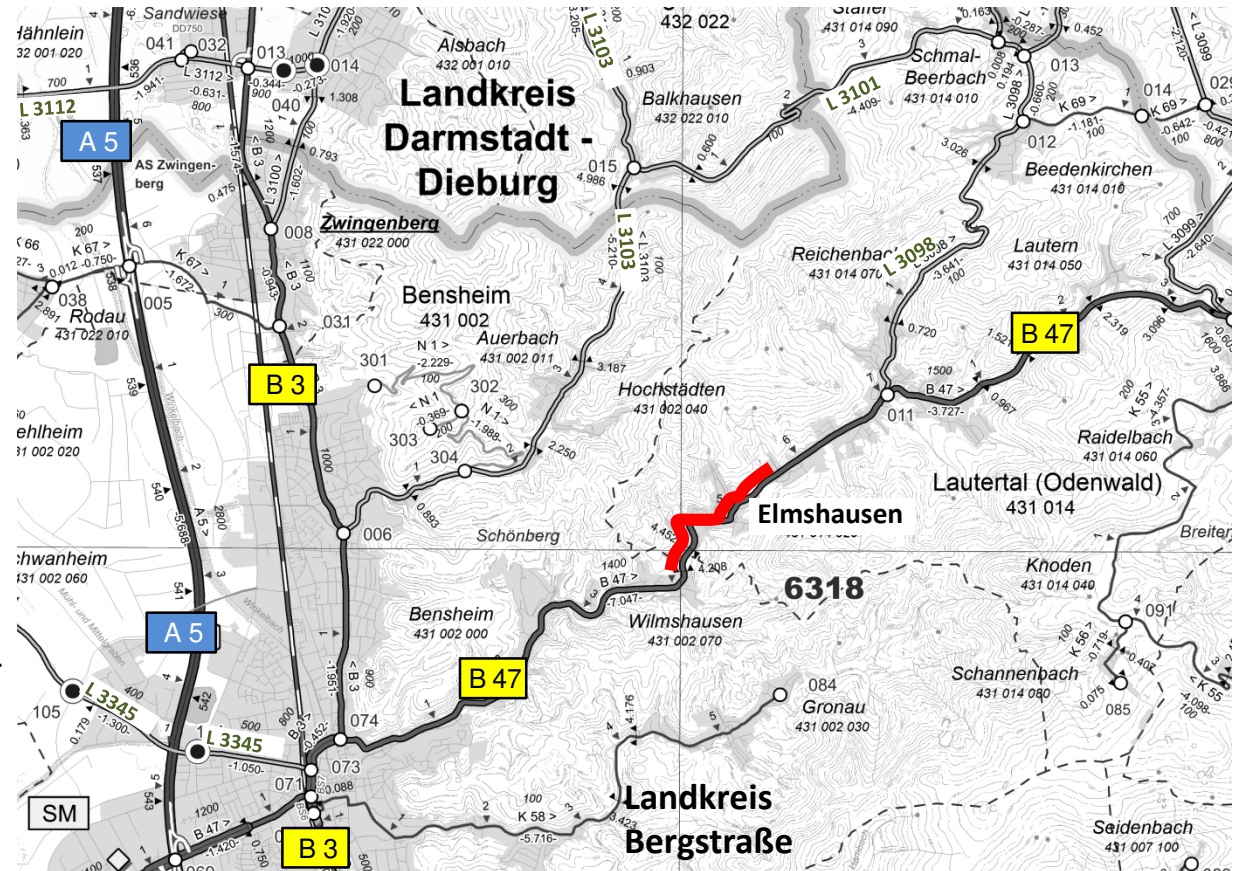
B 44 / L 3261 Anbindung Kreisel bei Biblis mit Überführungsbauwerk

- Maßnahmenart:
Ausbau Knotenpunkt
- Bauzeit:
November 2019 – August 2020
- Länge: 0,3 km
- Verkehrsführung:
Im Zuge der B 44 halbseitige Sperrung mit LSA, zeitweise Vollsperrung
- Ansprechpartner:
Herr zur Brügge



B 47 Sanierung Ortsdurchfahrt Lautertal/ Elmshausen (bereits im Bau)

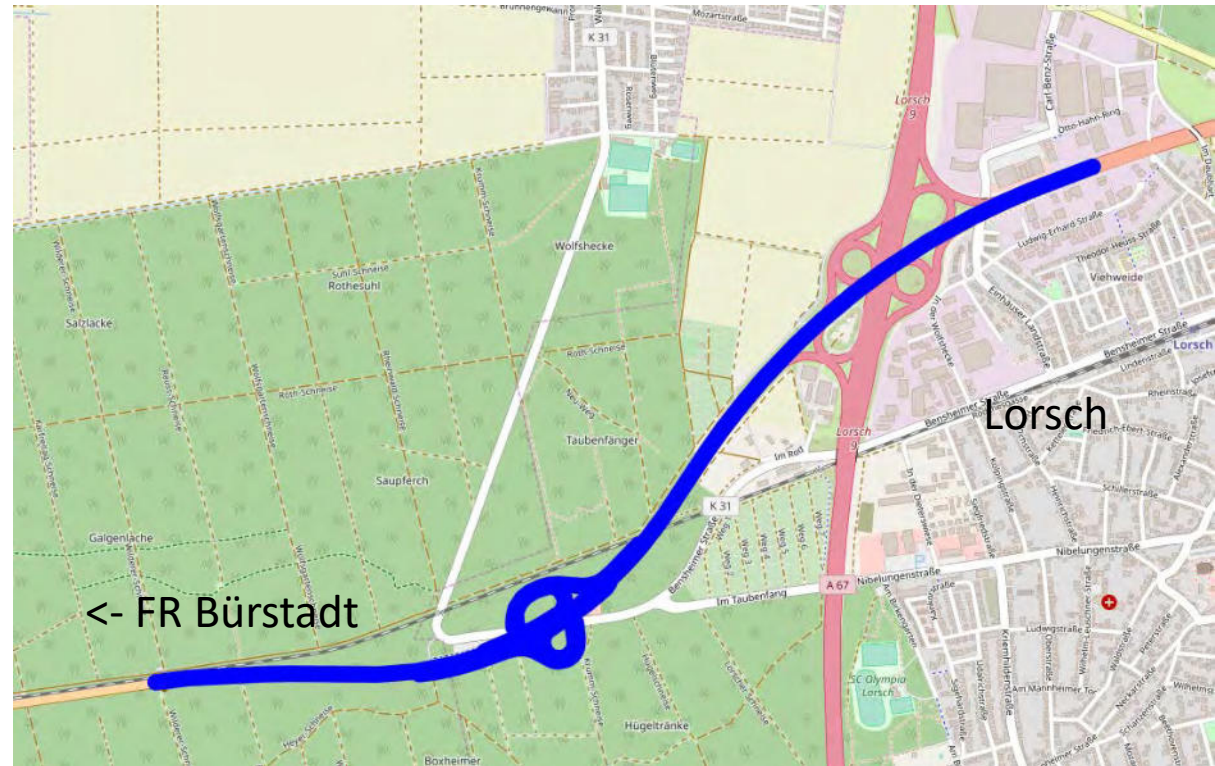
- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung
- Bauzeit:
seit November 2016 –
Ende 2019
- Länge:
1,3 km
- Verkehrsführung:
Halbseitige Sperrung
mit LSA / Erneute Voll-
sperrung in den Sommer-
ferien
- Ansprechpartner:
Herr Keßler



Bundesstraßen 2019

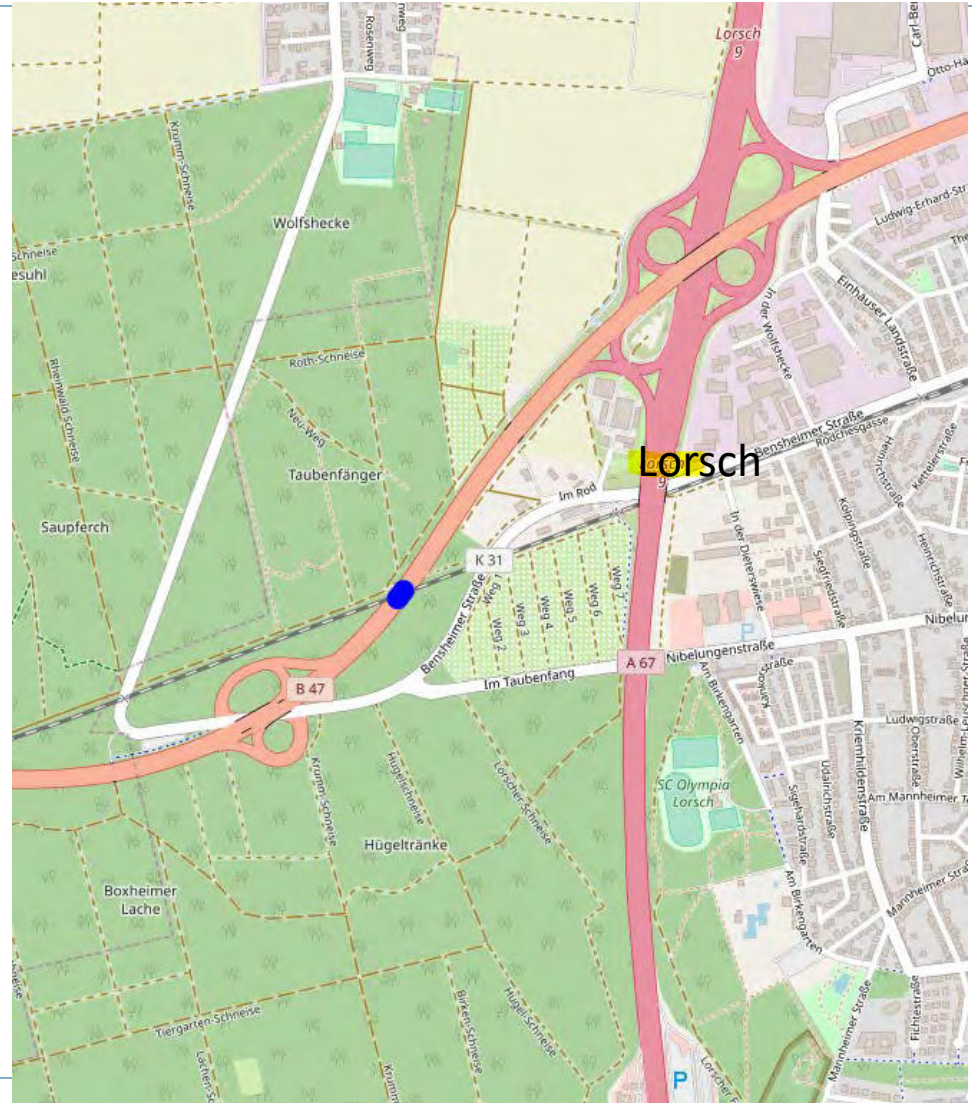
B 47 Beginn getrennte Richtungsfahrbahn am Winterdienstwendeplatz – Lorsch (westlich AS an A67), FR Bürstadt und FR Bensheim (Rest)

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung
- Bauzeit:
voraussl. April – Mai 2019
- Länge: 2,5 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung in FR Bürstadt an
3 Wochenenden / Vollsperrung
in FR Bensheim
an 1 Wochenende.
Kurzzeitige Sperrung von
Rampen zur A 67
- Ansprechpartner:
Herr zur Brügge



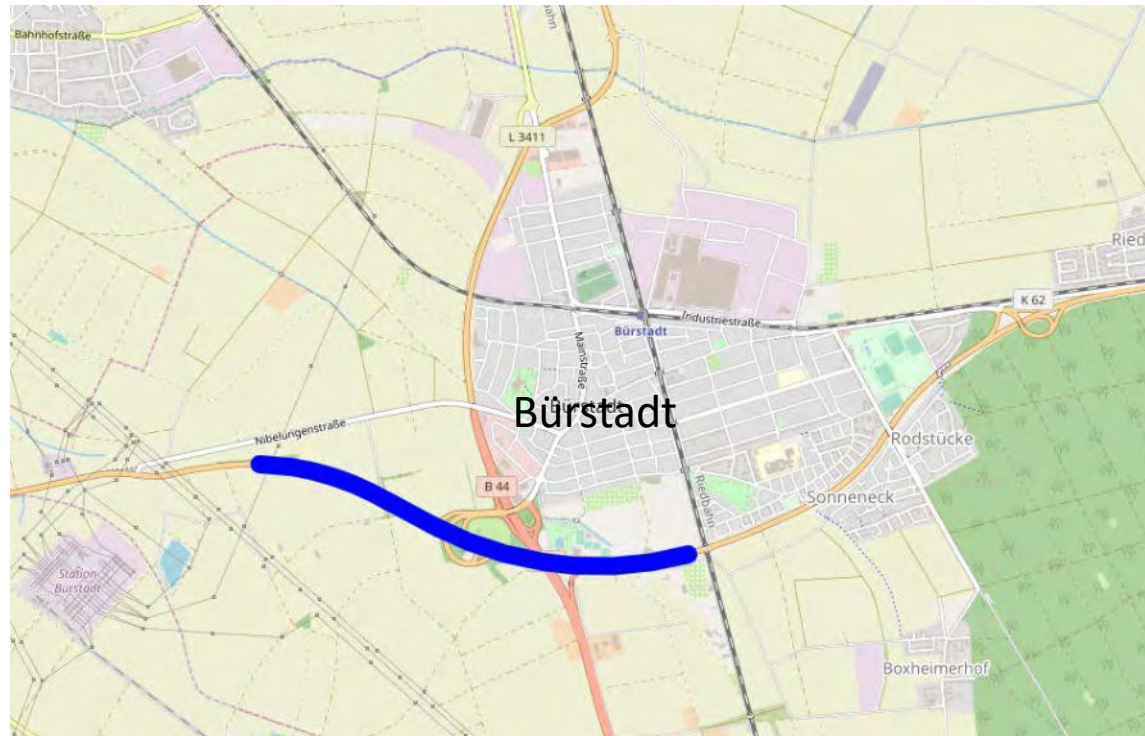
B 47 Unterführung DB bei Lorsch

- Maßnahmenart:
Bauwerksinstandsetzung,
Sanierung von unten
- Bauzeit:
voraussl. August 2019
- Verkehrsführung:
Keine Verkehrsbehinderung auf der
Bundesstraße
- Ansprechpartner:
Herr Köhler



B 47 Neubau 2. Richtungsfahrbahn Ortsumgehung Bürstadt, westlicher Teil (im Bau), anschließend Deckenerneuerung auf bestehender Richtungsfahrbahn

- **Maßnahmenart:**
Neubau eines Brückenbauwerkes über B 44
Neubau der südlichen Richtungsfahrbahn
- **Bauzeit:** Januar -
Dezember 2020
- **Länge:** 2,3 km
- **Verkehrsführung:**
Keine bzw. nur geringe
Verkehrsbehinderung /
auf der B 44 immer 1
Fahrstreifen pro Richtung frei
- **Ansprechpartner:**
Herr Köhler / Herr zur Brügge



B 460 Fahrbahnerneuerung zwischen Abzweig K 54 und Wald-Erlenbach

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung
- Bauzeit: Oktober 2019
- Länge: 0,8 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung an 1 oder 2
Wochenenden
- Ansprechpartner:
Herr Schwarz



B 460 Überführung Weschnitz bei Lorsch (bereits im Bau)

- Maßnahmenart:
Bauwerksinstandsetzung
- Bauzeit:
Februar – Mai 2019
- Verkehrsführung:
Verschwenkung von Fahrstreifen / zeitweise Sperrung der Rampen zur K 31
- Ansprechpartner:
Herr Diefenbach



B 460 Felshangsicherungen bei Fischweiher und Wald-Erlenbach

- Maßnahmenart:
Felshangsicherungen
- Bauzeit:
Herbstferien 2019
- Verkehrsführung:
Tagsüber Vollsperrung/
sonst halbseitige
Sperrung mit LSA
- Ansprechpartner:
Herr Mischler



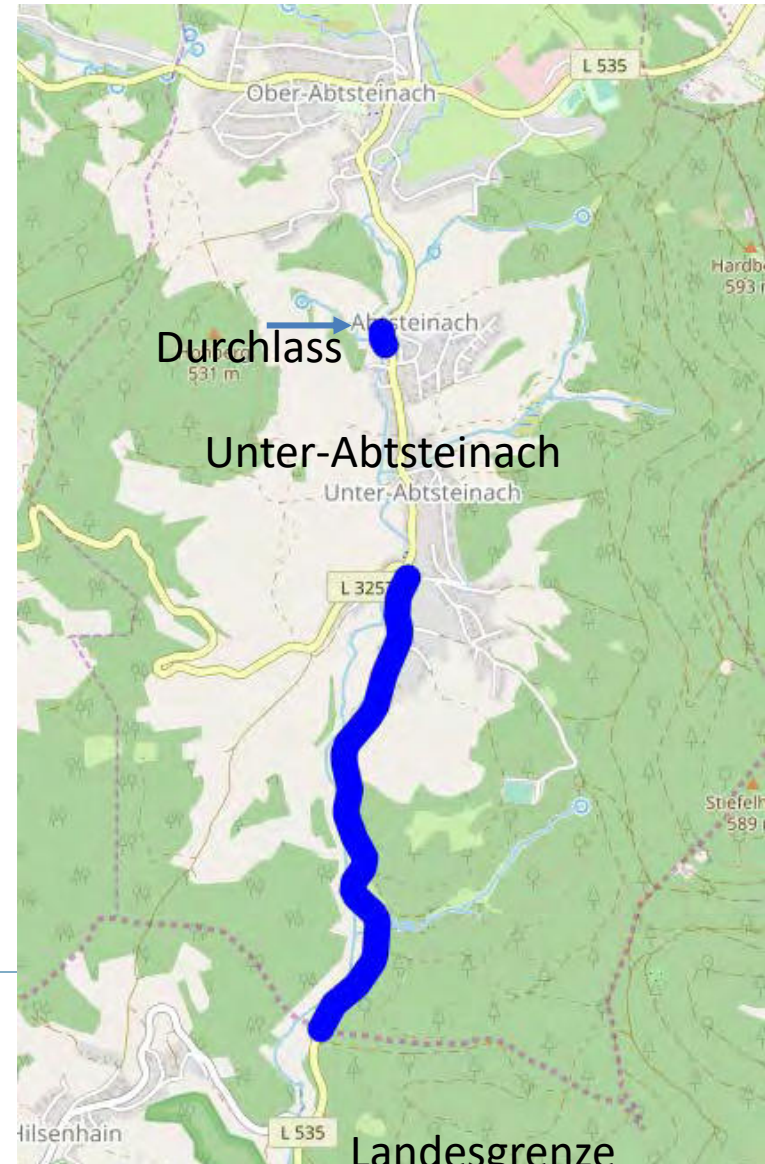
Landesstraßen

- L 535 Landesgrenze – Unter-Abtsteinach (einschließlich Durchlass)
- L 631 Radwegsanierung zwischen Viernheim und Abzweig Recyclinganlage
- L 3098 Lautertal/Reichenbach – Lautertal/Beedenkirchen einschl. Gabionenstützwand
- L 3099 Ortseingang Winkel - Ortsdurchfahrt Lindenfels/Glattbach bis B 47
- L 3105 Überführung K 38 bei Hirschhorn
- L 3111 Radwegsanierung zwischen Viernheim und „In der Ziegelhütte“
- L 3119 Stützwand (Naturstein) in Hirschhorn
- L 3120 Unterführung Gadener Bach in Wald-Michelbach
- L 3408 Felssicherung zwischen Birkenau und K 15
- L 3410 – L 3119 - Rothenberg/Kortelshütte

Landesstraßen 2019

L 535 Landesgrenze – Unter-Abtsteinach (einschließlich Ortsdurchfahrt Unter-Abtsteinach bis zum Abzweig L 3257) und Erneuerung Durchlass nördlich von Unter-Abtsteinach, km 0,91

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung sowie Erneuerung Durchlass
- Bauzeit:
Freie Strecke April 2019
OD voraussichtlich Mai 2019
Durchlass in den Sommerferien
- Länge: 1,77 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung freie Strecke für 10-15 Werktage / OD
ca. 10 Werktage halbseitige Sperrung mit LSA,
1 Wochenende Vollsperrung
Durchlass 5 Tage Vollsperrung
- Ansprechpartner:
Herr zur Brügge



L 631 Radwegsanierung zwischen Viernheim und Abzweig Recyclinganlage

- **Maßnahmenart:**
Radwegsanierung /
Beseitigung eines Fahrbahnschadens an der Kreisverkehrzufahrt
- **Bauzeit:**
voraussl. April 2019
- **Verkehrsführung:**
Sperrung des Radweges /
Während Beseitigung des Fahrbahnschadens innerörtliche Umleitung
- **Ansprechpartner:**
Herr zur Brügge



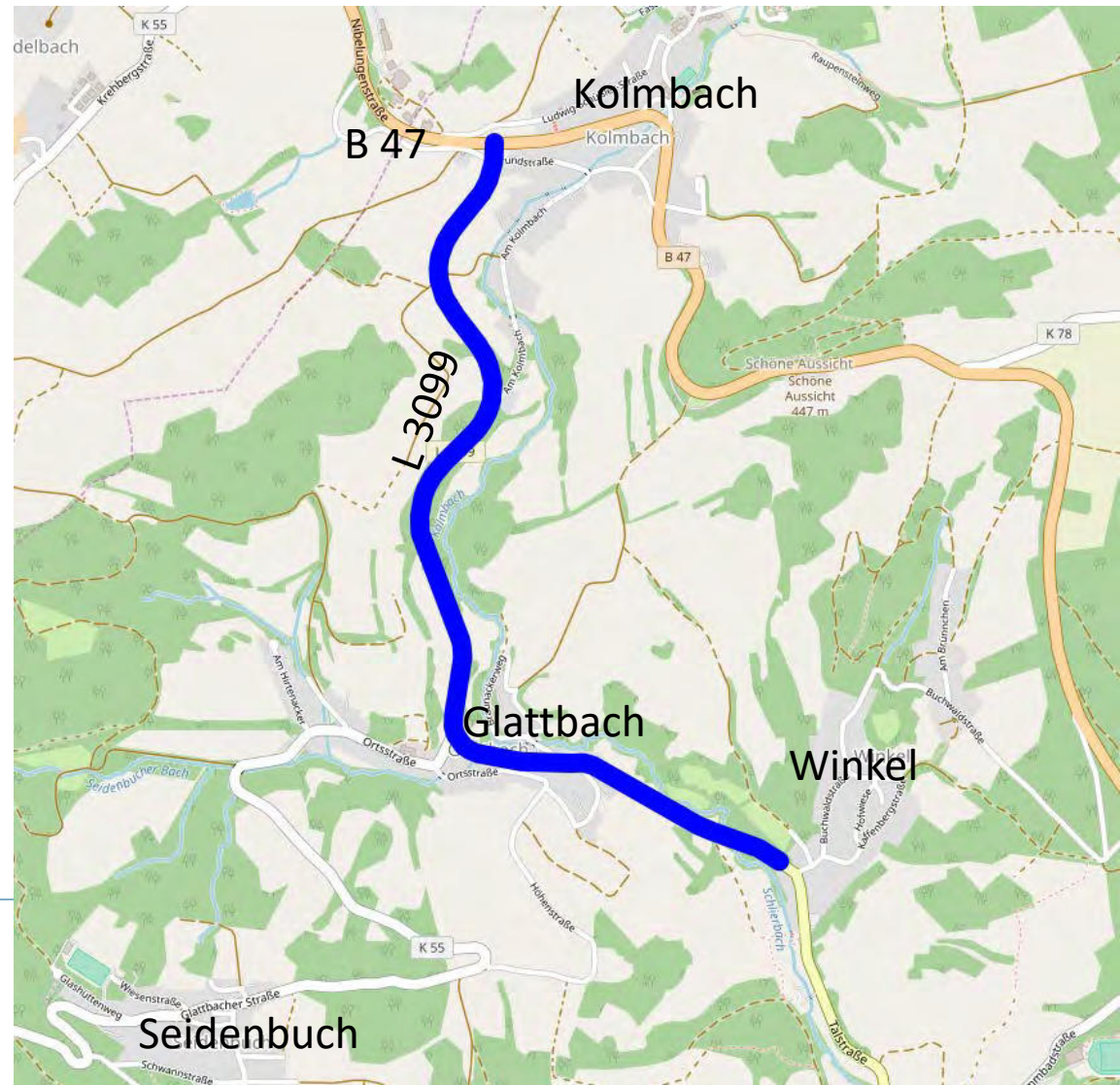
L 3098 Lautertal/Reichenbach – Lautertal/Beedenkirchen einschl. Sanierung Gabionenstützwand

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung einschl. Sanierung
Gabionenstützwand
- Bauzeit:
voraussl. April – Juni 2018
- Länge:
2,3 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung für etwa 2,5 Monate.
- Umleitung über L 3099 und K 69
- Ansprechpartner:
Frau Brüstle



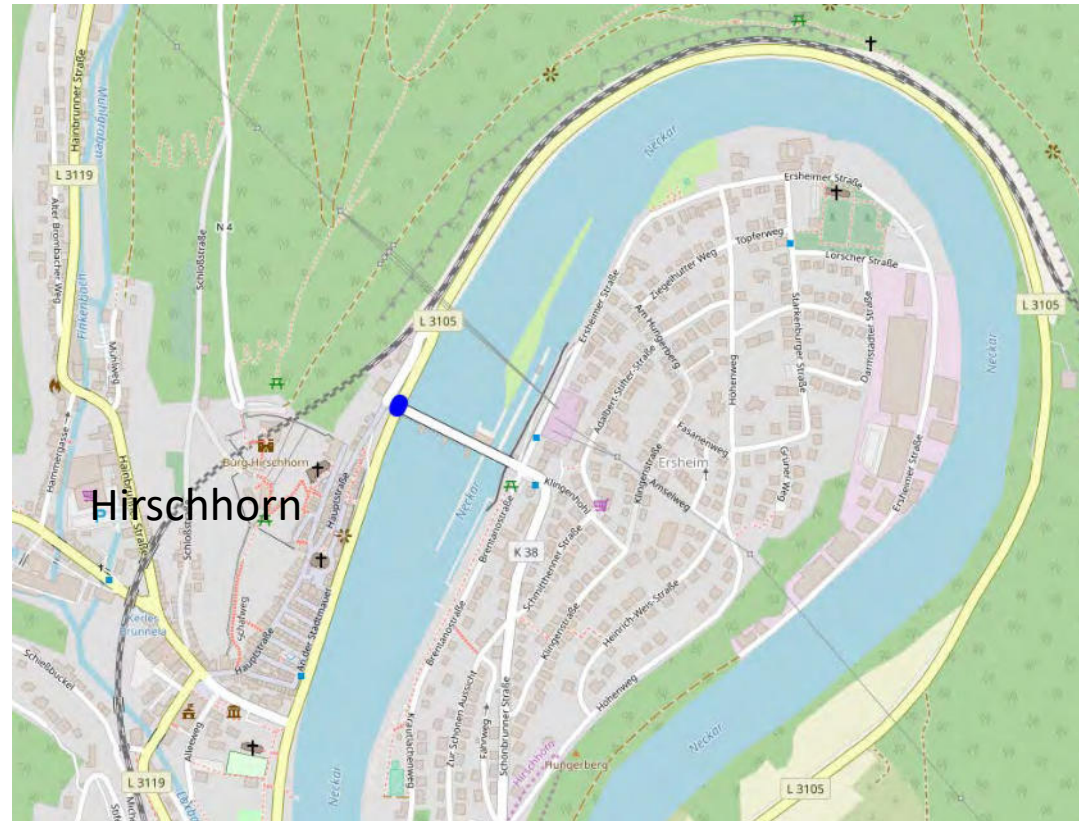
L 3099 Ortseingang Winkel - Ortsdurchfahrt Lindenfels/Glattbach - B 47

- **Maßnahmenart:**
Nördlich Glattbach Grundhafte Erneuerung, sonst Deckenerneuerung, teilweise am Rand abgängig mit Grundhafter Erneuerung
- **Bauzeit:**
voraussl. Mai – Juli 2019
- **Länge:**
2,450 km
- **Verkehrsführung:**
Abschnittsweise Vollsperrung
- **Ansprechpartner:**
Herr Sippel



L 3105 Überführung K 38 bei Hirschhorn

- Maßnahmenart:
Bauwerksinstandsetzung
- Bauzeit:
voraussl. August – Dezember 2019
- Verkehrsführung:
Im Zuge der L 3105 halbseitige Sperrung mit LSA
- Ansprechpartner:
Frau Leidel



L 3111 Radwegsanierung zwischen Viernheim und „In der Ziegelhütte“

- Maßnahmenart:
Sanierung des Radweges
- Bauzeit:
voraussl. April 2019
- Länge:
0,290 km
- Verkehrsführung:
Sperrung des Radweges
- Ansprechpartner:
Herr zur Brügge



L 3119 Erneuerung Stützwand in Hirschhorn

- Maßnahmenart:
Neubau einer Natursteinstützwand
- Bauzeit:
April – August 2019
- Länge:
0,033 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung, bei Hochwasser
halbseitige Sperrung mit LSA
- Ansprechpartner:
Frau Leidel



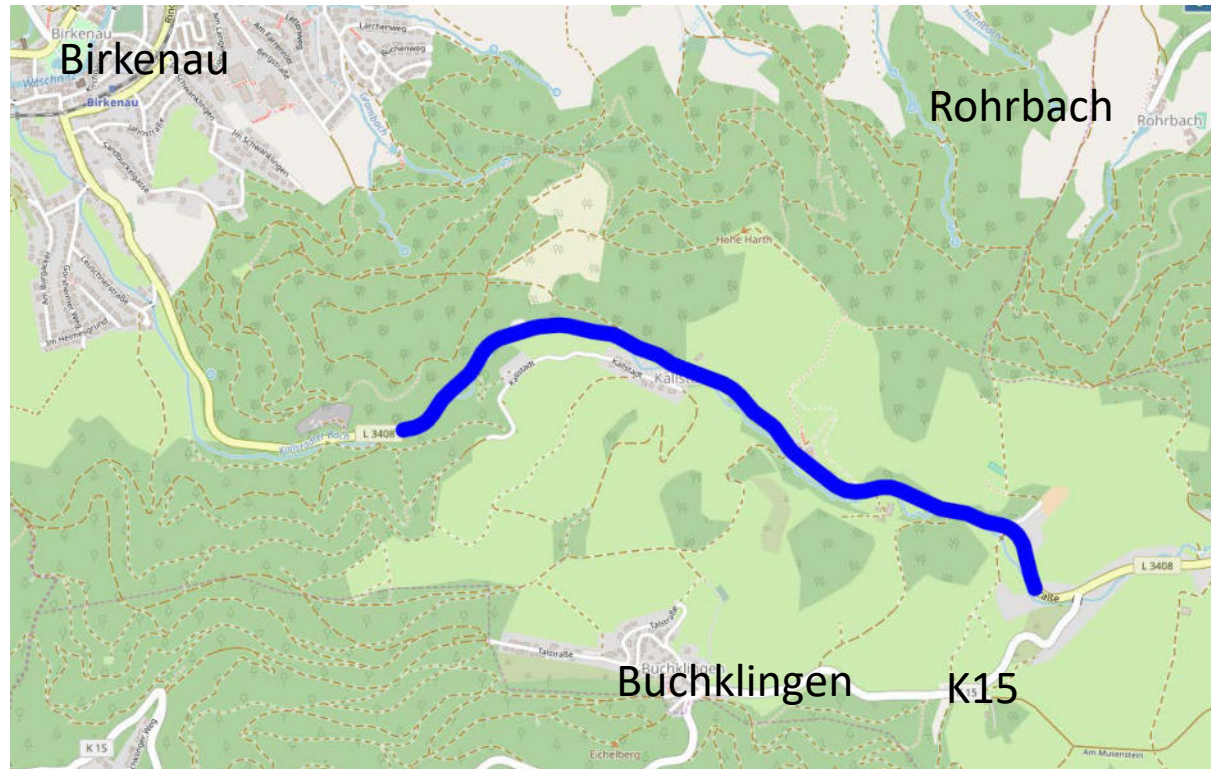
L 3120 Erneuerung Unterführung Gadener Bach in Wald-Michelbach

- Maßnahmenart:
Bauwerkserneuerung
- Bauzeit:
Juni 2019 – Dezember 2019
- Verkehrsführung:
Vollsperrung / für Lkw großräumige
Umleitung über Fürth und
Grasellenbach / für Pkw innerört-
liche Umleitung
- Ansprechpartner:
Herr Mischler



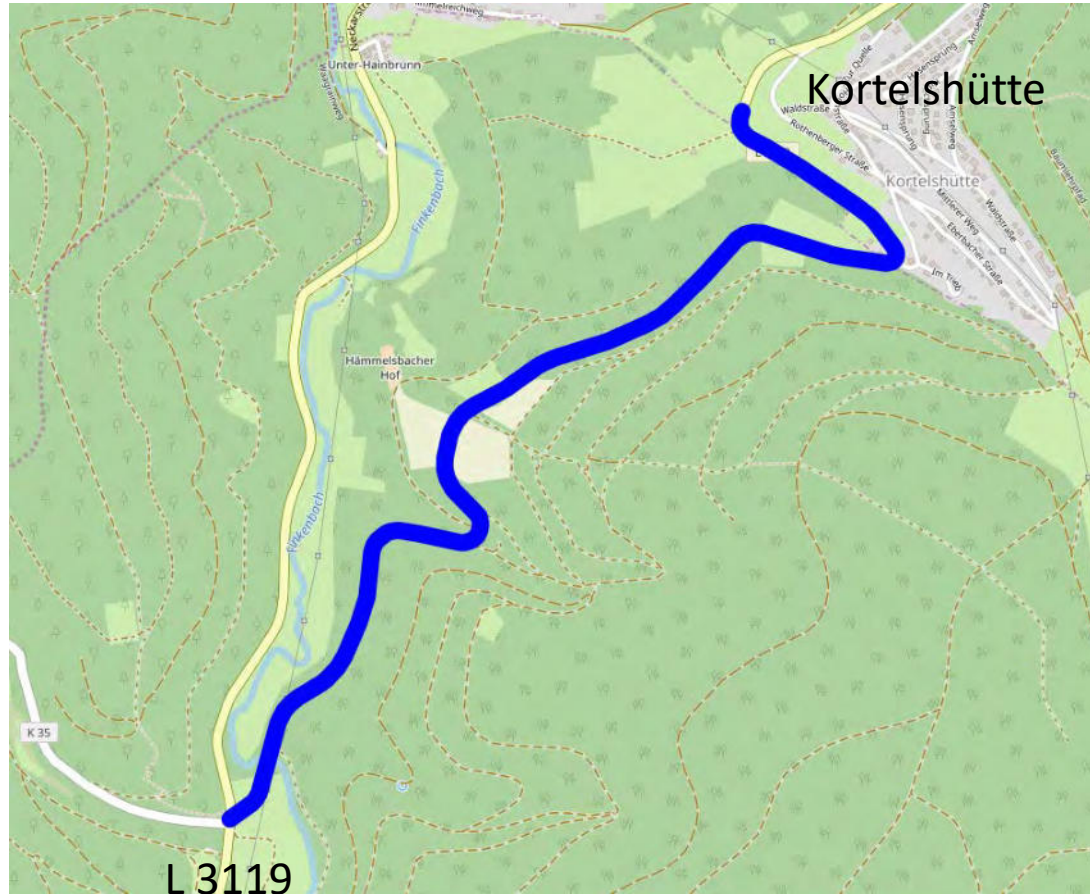
L 3408 Felssicherungen zwischen Birkenau und K 15 (bereits im Bau)

- Maßnahmenart:
Felssicherungen
(8 Bereiche)
- Bauzeit:
Februar –
April 2019
- Verkehrsführung:
tagsüber Vollsperrung,
nachts halbseitige Sperrung
mit LSA
- Ansprechpartner:
Herr Mischler



L 3410, L 3119 – Rothenberg/Kortelshütte

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung
- Bauzeit:
voraussl. Juni – August 2019
- Länge: 3,5 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung für ca. 8 Wochen
- Umleitung über L 3119
- Ansprechpartner:
Herr Schwinn



Kreisstraßen

- K 25 Fürth – Fürth/Steinbach (einschließlich Ortsdurchfahrt)
- K 27 Tromm – Ober-Scharbach
- K 52 Weschnitz (B 460) – Kreisgrenze
- K 53 Erlenbach (OD-Ende) – Seidenbach
- K 67 Ortsdurchfahrt Zwingenberg/Rodau – Abzweig K 66 (bereits im Bau)

Verwaltung Burgen und Schlösser

- N 1 Zufahrt Schloss Bensheim/Auerbach

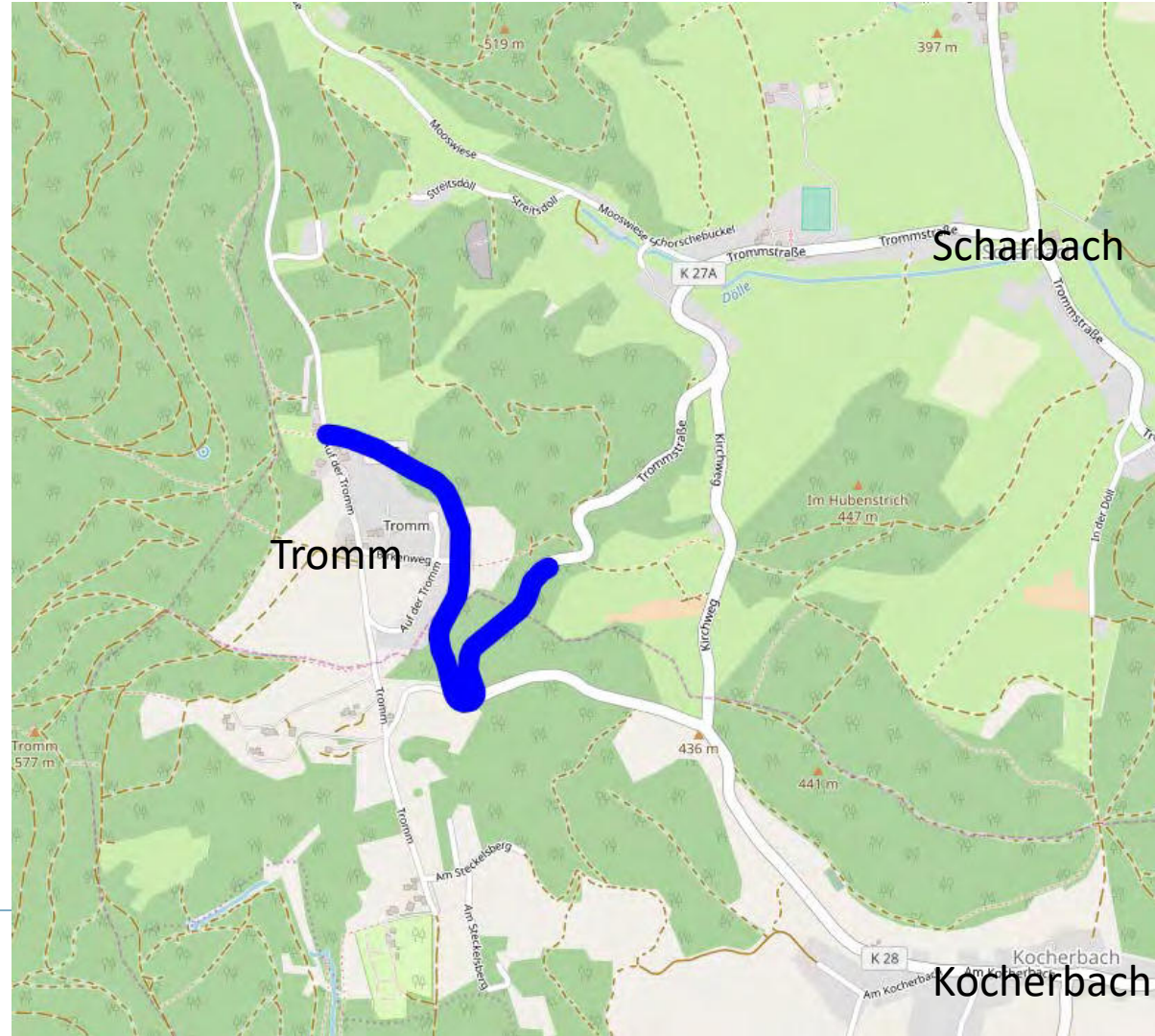
K 25 Fürth – Fürth/Steinbach (einschließlich Ortsdurchfahrt)

- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung
- Bauzeit:
voraussl. April – September 2019
- Länge:
1,0 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung mit 7 Abschnitten
- Ansprechpartner:
Herr Sippel



K 27 Tromm – Grasellenbach/Ober-Scharbach

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung
- Bauzeit:
voraussl. September –
November 2019
- Länge:
1,200 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung in 3 Abschnitten
- Umleitung über Höhenweg
- Ansprechpartner:
Herr Schwinn



K 52 zwischen Weschnitz (B 460) und Kreisgrenze

- Maßnahmenart:
Deckenerneuerung
- Bauzeit:
voraussl. November 2019
- Länge:
0,190 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung
- Umleitung über B 460 und L 3105
- Ansprechpartner:
Herr Schwinn



K 53 Ende Ortsdurchfahrt Fürth/Erlenbach – Seidenbach

- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung bis km
4,6 / Rest Deckenerneuerung
- Bauzeit:
voraussl. Juni – August 2019
- Länge:
1,730 km
- Verkehrsführung:
Vollsperrung /
Seidenbach über Seidenbuch
und Scheuerberg erreichbar
- Ansprechpartner:
Frau Brüstle



K 67 Ortsdurchfahrt Zwingenberg/Rodau – Abzweig K 66 (bereits im Bau)

- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung
mit städtischen
Tiefbauarbeiten
- Bauzeit:
Seit Oktober 2018 –
3. Quartal 2019
- Länge: 0,720 km
- Verkehrsführung:
Abschnittsweise
Vollsperrung
- Ansprechpartner:
Frau Brüstle



N 1 Zufahrt Schloss Bensheim/Auerbach

- Maßnahmenart:
Grundhafte Erneuerung
- Bauzeit:
noch offen
- Länge: 0,780 km
- Verkehrsführung:
Abschnittsweise
Vollsperrung
- Ansprechpartner:
Herr Arnold

