



# HESSISCHER LANDTAG

29. 08. 2008

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Schaus (DIE LINKE) vom 04.07.2008**

**betreffend Ortsumgehung Erbach im Odenwald - B 45**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Trifft es zu, dass die derzeitigen Planungen für die Ortsumgehung Erbach im Odenwald, inklusive der Tunnelführung im Bereich Erbach-West, auf Planungsdaten aus dem Jahre 1975 beruhen?

Frage 2. Trifft es zu, dass die derzeitigen Planungen auf einer Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahre 1989 beruhen?

Nein. Das Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehung Erbach wurde 1987 mit der landesplanerischen Feststellung abgeschlossen. Im Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Fernstraßengesetz wurde die jetzt im Planfeststellungsverfahren verfolgte Variante im Jahre 1992 bestätigt.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahre 1989 wurden die naturräumlichen Gegebenheiten erfasst, die auch als Grundlage der Linienfindung dienten. Um ggf. eingetretenen Veränderungen Rechnung zu tragen, wurden für die Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) für die im Planfeststellungsverfahren befindliche Planung die wesentlichen Bestandsdaten neu erhoben und bewertet. Auf dieser Grundlage wurden die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entwickelt. Ebenso wurden die durch die zwischenzeitlich erfolgte FFH-Gesetzgebung erforderlichen Gutachten, wie eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie ein Artenschutzfachbeitrag, im Jahre 2007 erstellt.

Frage 3. Wurde bei den derzeitigen Planungen die zwischenzeitliche Bebauung im Bereich Erbach-West (insbesondere in den Straßen: Am Rossbächlein, Am Brühl, Alfred-Kehrer-Str., Hochstr., Franz-Marc-Weg, Sophienstr. und Im Herrenrott) in ausreichender Weise berücksichtigt?

Frage 4. Befinden sich neue Bauvorhaben im Bereich Erbach-West derzeit im Genehmigungsverfahren?

Baugebiete sowie Baugebietserweiterungen werden von den zuständigen Gemeinden und Städten in Flächennutzungsplänen dargestellt und in daraus zu entwickelnden Bebauungsplänen beschlossen. Im Rahmen von Straßenplanungen sind die in diesen Bauleitplänen vorgesehenen oder schon realisierten Bauvorhaben entsprechend der gültigen Gesetzeslage zu berücksichtigen, was im vorliegenden Fall geschehen ist.

Da die Genehmigung von Bauvorhaben in der Zuständigkeit des Landkreises liegt, sind von hier keine Aussagen zu derzeit im Genehmigungsverfahren befindlichen Bauvorhaben möglich.

Frage 5. Wurden jüngste Daten erhoben, ob die geplante Trassenführung tatsächlich zu einer wesentlichen Entlastung des Durchgangsverkehrs in Erbach und Michelstadt führen wird, und ggf. mit welchem Ergebnis?

Grundlage für die im Rahmen der Planung zur Ortsumgehung von Erbach getroffenen verkehrlichen Aussagen ist eine zweiteilige Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert. In dieser wurden die

demografische Entwicklung der Bevölkerung sowie die Strukturdaten der beiden Städte berücksichtigt. Die Basis für die im Jahre 2003/2004 erfolgte Verkehrsprognose stellen umfangreiche Verkehrserhebungen im Raum Erbach-Michelsstadt dar. Danach ist die verkehrliche Entlastung in der Ortslage Erbach im Südabschnitt mit 57 v.H. am größten. Vom mittleren zum nördlichen Abschnitt nimmt die verkehrliche Entlastung von ca. 42 v.H. auf ca. 29,8 v.H. ab. Vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird nach Aussage der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2025 erfolgen.

Frage 6. Wie beurteilt das Ministerium die von der Stadtverordnetenversammlung in Erbach geforderte Verlängerung der Tunnelröhre um mindesten 500 m?

Als Auftragsverwaltung für den Bund plant das Land Hessen auf der Grundlage des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen die Ortsumgehung von Erbach im Zuge der B 45. Im Rahmen der Planung sind alle denkbar gleichwertigen Varianten in Bezug auf die Aspekte "Verkehr", "Ökologie", "Städtebau" und "Wirtschaftlichkeit" zu vergleichen und zu bewerten. In einer Gesamtabwägung ist eine Vorzugslinie zu entwickeln, die den Planungszielen in bestmöglicher Weise Rechnung trägt.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen hat die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung die im Planfeststellungsverfahren befindliche Vorzugslinie entwickelt, die den Planungszielen sowie den rechtlichen Anforderungen hinsichtlich Lärm und Abgasen entspricht. Der Bund hat als zuständiger Bau- lastträger im Rahmen des Kostenmanagements der Lösung zugestimmt.

Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung wird die technische Machbarkeit und die finanziellen Auswirkungen einer Tunnelverlängerung untersuchen, um Grundlagen für weitere Entscheidungen zu schaffen. Grundsätzlich behält sich jedoch der Bund die Zustimmung zu Planungsentscheidungen sowie kostenerhöhenden Änderungen vor.

Frage 7. Wie beurteilt das Ministerium die Auswirkungen, die das Fehlen einer Filteranlage zur Reinigung der Abgase an dem geplanten Tunnel für die an den Tunnelportalen wohnenden Menschen haben wird?

Die Belastung der Bewohner Erbachs durch Verkehrsemissionen wird durch die Ermittlung der Belastungen durch Stickoxide und Feinstäube und den Vergleich mit Grenzwerten gemäß der aktuell gültigen 22. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) beurteilt.

Danach ergeben sich an den beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten der straßennahen Wohnbebauung in der Ortsdurchfahrt im Prognose-Nullfall, d.h. ohne Ortsumgehung, für das Jahr 2015 NO<sub>2</sub>-Immissionen von bis zu 45 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel. Der gültige Grenzwert der 22. BImSchV für die NO<sub>2</sub>-Immissionen von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahr wird dort deutlich überschritten. Die Feinstaubbelastung, ausgedrückt durch die PM-10-Immissionen, erreicht 31 µg/m<sup>3</sup> und liegt damit unter dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Durch die geplante OU Erbach können mit 32 µg/m<sup>3</sup> entlang der Ortsdurchfahrt von Erbach um bis zu 13 µg/m<sup>3</sup> reduzierte NO<sub>2</sub>-Immissionen (Jahresmittelwerte) erzielt werden. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden damit unterschritten. Auch die PM-10-Immissionen liegen mit 26 µg/m<sup>3</sup> unter dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>.

An den straßennah zur Ortsumgehung gelegenen beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten werden im Planfall für das Jahr 2015 NO<sub>2</sub>-Immissionen von bis 31 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel ermittelt. Der gültige Grenzwert der 22. BImSchV für die NO<sub>2</sub>-Immissionen von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahr wird dort deutlich unterschritten. Die PM-10-Immissionen liegen dort bei 22 µg/m<sup>3</sup> und unterschreiten damit deutlich den Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Sowohl an den straßennah zum geplanten Streckenabschnitt der OU Erbach als auch an den straßennah zur Ortsdurchfahrt Erbach gelegenen, beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten unterschreiten damit die im Planfall prognostizierten NO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastungen und PM-10-Immissionen im Jahresmittel die maßgebenden Grenzwerte der 22. BImSchV.

Frage 8. Wie beurteilt das Ministerium die Belastungen und Verkehrsbehinderungen für die betroffenen Anwohner während der vierjährigen Bauzeit des Tunnels?

Während der auf 3 bis 4 Jahre angesetzten Bauzeit sind Belästigungen durch Baulärm, Baustellenfahrzeuge, Staub und Erschütterungen - wie bei anderen Baumaßnahmen - unvermeidbar. Da sich die Baumaßnahme über mehr als drei Kilometer hinzieht, ist nicht mit andauernden Belästigungen auf der gesamten Strecke zu rechnen. Um die zu erwartenden Belästigungen so gering wie möglich zu halten, sollen beim Bau der Ortsumgehung Erbach möglichst geräuscharme Baustellenfahrzeuge und Geräte eingesetzt werden.

Frage 9. Hat sich die Firma Rowenta zwischenzeitlich bereit erklärt, die für die geplante Trassenführung notwendigen 4.000 qm Betriebsgelände zur Verfügung zu stellen?

Verhandlungen mit der Firma Rowenta fanden bisher noch nicht statt, da eine Rechtsposition in Form eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses noch nicht vorliegt.

Wiesbaden, 18. August 2008

**Dr. Alois Rhiel**