



HESSISCHER LANDTAG

17. 10. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Siebel (SPD) vom 09.07.2013

betreffend Radweg B 426

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Der Bau des Rad- und Gehwegs an der B 426 ist Anfang August 2013 ausgesetzt worden, als während der Bauarbeiten eine gegenüber den vorausgegangenen Messungen deutlich erhöhte Asbestfaserkonzentration festgestellt wurde. Die Böschung im unteren Bereich und das offen liegende Gestein wurden inzwischen mittels einer im Spritzverfahren aufgetragenen Kräuter- und Grasensaat gesichert, so dass eine Gesundheitsgefährdung durch austretende Asbestfasern nicht zu befürchten ist. Diese bildet die Grundlage für die Wiederherstellung der Vegetationsschicht. Derzeit wird noch bis Ende September 2013 im oberen Bereich der Böschung ein Steinschlagschutzzaun errichtet, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf der B 426 zu gewährleisten.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Faktoren haben die kurzfristig angekündigte Kostenexplosion um über 45 % auf nunmehr 3,5 Mio. € ausgelöst?
- Frage 2. Warum wird diese Erhöhung der ursprünglichen Baukosten um 1,1 Mio. € erst jetzt offenkundig?
- Frage 3. Wer ist dafür verantwortlich, dass eine schon seit 2009 vorliegende Planung nun eine solche exorbitante Erhöhung erfährt?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement hat auf der Grundlage der am 24. September 2012 zugelassenen Planung am 24. Oktober 2012 eine Kostenberechnung der Maßnahme vorgelegt. Danach betragen die Baukosten der gesamten Maßnahme 2,712 Mio. €. Im Rahmen der Ausführungsplanung und der weiteren Bauvorbereitung wurde das Erfordernis zusätzlicher Leistungen erkannt. Dies betrifft insbesondere asbesthaltigen Felsabbruch und Erhaltungsmaßnahmen an der Fahrbahndecke. In der Summe betragen diese notwendigen Ergänzungen rund 570.000 €, so dass die Kostenberechnung zu einer Gesamtsumme in Höhe von 3,282 Mio. € führte. Die auf der Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung beauftragte Vergabesumme beträgt insgesamt 3,385 Mio. €. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Vorbemerkung verwiesen.

- Frage 4. Wer trägt die Mehrbelastung und welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich für Darmstadt?

Es handelt sich um eine Maßnahme zum Ausbau einer Bundesfernstraße, die allein aus Mitteln des Bundes finanziert wird.

Frage 5. Warum wurde bei diesem Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, zumal die Felsnase in einem Landschaftsschutzgebiet liegt?

Eine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG war für die 2012 geänderte Rad- und Gehwegführung nicht notwendig. Durch die geänderte höhengleiche Führung des Rad- und Gehweges werden die Auswirkungen auf die Umwelt gegenüber der mit Planfeststellungsbeschluss vom 13. Januar 2006 bestandskräftig planfestgestellten Lösung wesentlich reduziert. Demzufolge war für das geänderte Vorhaben auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Dies wurde vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 11. Juli 2013 bestätigt.

Wie im Planfeststellungsbeschluss vom 13. Januar 2006 dargelegt, werden durch das Vorhaben keine besonderen Schutzgebiete wie Landschaftsschutzgebiete betroffen. Ebenso wenig wird durch den mit Planfeststellungsbeschluss vom 24. September 2012 geänderten Bau des Rad- und Gehweges das Landschaftsschutzgebiet "Stadt Darmstadt" betroffen.

Frage 6. Gibt es auf der Basis der von Dieter Posch 2009 geänderten Ausbauplanung hin zu einem ebenerdigen Ausbau mit einer meterhohen Betonwand zur Abstützung ein Gutachten zur Schall- bzw. Lärmentwicklung auch in Bezug auf die gegenüber liegende Christophorus-Schule?

Die Christophorus-Schule hat bereits durch den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2006 Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Planung wurde 2012 dahin gehend optimiert, dass die erforderliche Betonfläche der Stützwandkonstruktion deutlich reduziert werden konnte. Gegenüber der Planung von 2006 ist von einer geringeren Lärmbelastung auszugehen. Ein erneutes Gutachten war daher nicht erforderlich.

Frage 7. Warum will die Hessische Landesregierung durch Sofort-Vollzug Tatsachen schaffen und nicht vor dem neuen Hintergrund des Gerichtsentscheides und insbesondere der Kostenexplosion den Bau des Fahrradweges stoppen und Alternativen neu überdenken?

An dem Bau des Rad- und Gehweges entlang der B 426 besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der B 426 von 17.900 Kfz/24h und 105 Radfahrern, die bislang die Fahrbahn gemeinsam nutzen, erfordert den Bau eines gesonderten Rad- und Gehweges entlang der B 426. Zudem weist die B 426 rund um die Felsnase enge unübersichtliche Kurvenlagen und eingeschränkte Sichtverhältnisse auf. Dies stellt eine besondere Gefährdungslage dar. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Hangsicherung an der B 426 wegen drohenden Steinschlags zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit Beschluss vom 4. Juli 2013 die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. September 2012 angeordnet, damit die Baumaßnahme wie geplant und bauvertraglich vorgesehen am 8. Juli 2013 beginnen konnte. Diese Entscheidung ist vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 11. Juli 2013 bestätigt worden.

Aufgrund der aktuellen Sachlage, die durch den unerwartet hohen Asbestgehalt des Felsens bestimmt ist, sind die weiteren Bauarbeiten zur Realisierung des Rad- und Gehweges zum Schutz der Anwohner entlang der B 426 in dem o.g. Abschnitt ausgesetzt worden. Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement hat vor dem Hintergrund des in der Vorbemerkung dargestellten aktuellen Sachstandes geprüft, ob das Vorhaben so wie planfestgestellt umgesetzt werden kann.

Die Prüfung hat ergeben, dass der Bau des Rad- und Gehweges mit Schutzmaßnahmen und dadurch mit einem erheblichen finanziellen und zeitlichen Mehraufwand bei der Bauausführung sowie unzumutbaren Verkehrsbeeinträchtigungen für die Region verbunden wäre. Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und Anwohner vor asbesthaltigen Stäuben müsste die Baustelle mit einem Schutzzelt vollständig eingehaust werden. Die notwendigen Schutzmaßnahmen würden zu einer annähernden Verdoppelung der Kosten für den Bau des Rad- und Gehweges führen. Diese Art der Baudurchführung hätte zudem eine notwendige Vollsperrung von etwa 80 Wochen statt sechs Wochen und eine einseitige Sperrung von weiteren 20 Wochen zur Folge.

Der Bau dieses straßenbegleitenden Rad- und Gehweges ist sowohl wirtschaftlich als auch unter dem Aspekt der verkehrlichen Auswirkungen nicht mehr umzusetzen. Daher wird der 2012 planfestgestellte Rad- und Gehweg nicht gebaut.

Aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses an einem Rad- und Gehweg entlang der B 426 wird Hessen Mobil eine erneute Alternativenprüfung zu dem Vorhaben durchführen und zu gegebener Zeit die Durchführung eines Planänderungsverfahrens mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung beantragen.

Wiesbaden, 1. Oktober 2013

Florian Rentsch