

**Kleine Anfrage****Tobias Eckert (SPD) vom 06.02.2020****Planungsoptimierung zur Bundesstraße 8 im Bereich Niederbrechen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Für den Bereich Niederbrechen im Kreis Limburg-Weilburg plant das Land Hessen durch Hessen Mobil die Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs an der Bundesstraße 8 sowie eine verkehrliche Entlastung der Ortslage von Niederbrechen. Die Ortsumgehung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Im Zuge der Voruntersuchung zur Beseitigung des B 8 Bahnübergangs wurden 6 Varianten durch Hessen Mobil untersucht. Im Rahmen eines Variantenvergleichs wurde die Variante 4a mit Zustimmung durch die Gemeindevertretung von Brechen als Vorzugsvariante bestimmt.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie wurde die Variante 4a, auf die man sich im Jahr 2012 planerisch festgelegt hat, im Vorfeld konkret überprüft?

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden verschiedene Varianten einer Bahnübergangsbeseitigung untersucht und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Kriterien (Umweltverträglichkeit, Verkehrsqualität und -sicherheit sowie Wirtschaftlichkeit) bewertet und überprüft.

Frage 2. Welche Behörden, Institutionen, Unternehmen usw. waren in welcher Form mit welchem Ergebnis in diese Prüfung einbezogen?

Im Zuge der Voruntersuchung und der darin enthaltenen Umweltverträglichkeitsstudie erfolgten umfangreiche Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange sowie den Umwelt- und Naturschutzverbänden. Unter anderem wurden hier die Gemeinde, die betroffenen Fachbehörden (u.a. Wasser- und Naturschutzbehörden), Polizei, Landwirtschaft, Leitungsträger und die Deutsche Bahn AG beteiligt. Deren Forderungen, Hinweise und Anregungen wurde in Protokollen dokumentiert und sind in die Voruntersuchung eingeflossen. Der Bund als Baulastträger der Bundesstraße stimmte im Juni 2013 der Vorzugsvariante 4a zu.

Frage 3. Was hat im Zeitraum von nach 2012 bis 2019 dazu geführt, bzw. welche Veränderungen sind eingetreten, dass die Trassenplanung wieder verworfen wurde?

Die Vorplanung wurde nach den seinerzeit gelten Regeln der Technik erstellt und die Vorzugsvariante nach Abwägung aller entscheidungsrelevanter Kriterien 2012 festgelegt. Aufgrund erforderlicher Prioritätensetzung im Planungsbereich von Hessen Mobil, insbesondere zugunsten von Ersatzneubauten der A 45-Talbrücken, konnten Planungen zur Bahnübergangsbeseitigung Niederbrechen erst ab 2016 mit landespflegerischen Erfassungen, Vermessungsarbeiten und ab 2018 auch mit der Bearbeitung des technischen Entwurfs fortgesetzt werden.

Während der Bearbeitung der Entwurfsplanung, die gegenüber der Vorplanung einen deutlich höheren Detaillierungsgrad auf Grundlage von genauen Vermessungsdaten besitzt, hat sich gezeigt, dass die damalige Planung aufgrund erheblicher Abweichungen zum inzwischen verbindlich eingeführten Regelwerk für Bundesstraßen („Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“) insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr vertretbar ist. Zudem würde eine Umsetzung der bisherigen Vorzugsvariante erhebliche Eingriffe in die Emsbachaue verursa-

chen, was – vor dem Hintergrund der inzwischen geltenden europarechtlichen Anforderungen an den Gewässerschutz – zu erheblichen Zweifeln an der Rechtssicherheit der damaligen Planung im Hinblick auf das anstehende Planfeststellungsverfahren geführt hat.

Eine Aktualisierung der Vorzugsvariante wurde ebenfalls untersucht, jedoch würde auch eine aktualisierte Planung wegen sehr hoher Baukosten und ebenfalls erheblicher Eingriffe in die Emsbachaue, negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und zusätzlichem privaten Grunderwerb den Anforderungen an eine rechtssichere Planung nicht gerecht.

Frage 4. Wie beurteilt die Landesregierung den Landschaftseingriff bei der Trassenvariante 4a, insbesondere wenn ein Unternehmen in der Nähe, durch einen gemeindlichen Bebauungsplan die Erlaubnis für die Errichtung einer circa 20 m hohen Lagerhalle erhalten würde?

Der Eingriff in das Landschaftsbild ist nur ein Aspekt bei der Variantenfindung, andere wichtige Punkte (Verkehrssicherheit, Gewässerschutz und Wirtschaftlichkeit) werden in der Antwort zu Frage 1 genannt.

Frage 5. Wie und in welcher Form wird in der neuen Planungsvariante der Lärmschutz für die Anwohner der Bahnhofstraße in Niederbrechen sichergestellt?

Das Schutzgut Mensch und damit auch die Lärmbelastungen wird im Rahmen der zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie bewertet. Die Notwendigkeit und die ggfs. erforderliche Art und Umfang des Lärmschutzes entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird mit Fertigstellung der technischen Planung, des sogenannten Vorentwurfs, festgelegt.

Frage 6. Wurde die Tunnel-Variante, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, mit überprüft; falls ja mit welchem Ergebnis, falls nein weshalb nicht?

Die Trassenführung aus dem Bundesverkehrswegeplan wird neben weiteren sich im Planungsraum aufdrängenden Varianten im Rahmen des neu durchzuführenden Variantenvergleichs untersucht und unter Berücksichtigung der entscheidungsrelevanten Kriterien bewertet. Auf Grundlage dieser Bewertung wird die Vorzugsvariante festgelegt.

Wiesbaden, 11. März 2020

**Tarek Al-Wazir**