

Unvollständigkeit der Planunterlagen:

- Entscheidungserhebliche Unterlagen, die offen zu legen gewesen wären (Gesamtsicherheitskonzept [Lüftung], Trassengutachten/Bodengutachten der Baustoff- und Bodenprüfstelle Darmstadt sowie die dazugehörige Stellungnahme des HLUg vom 8.1.2003, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erbach, Analysedaten der Verkehrsuntersuchung und die Angabe, wann und wo gezählt wurde, Unterlagen zum Gewässerausbau des „Rossbächleins“), fehlen. Die Auslegung ist deshalb zu wiederholen.

Fehlende Planrechtfertigung:

- Derzeitiges Verkehrsaufkommen und der Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt (OD) begründen keine besondere Dringlichkeit für die Planung einer Ortsumgehung (OU).
- Gesteigertem Verkehrsaufkommen in den Verkehrsspitzenzeiten kann durch eine effektivere Ampelschaltung (s. OD Höchst) wirksam begegnet werden. Abgesehen davon ist eine Entlastung der OD und der Knotenpunkte nur bedingt möglich, weil der Verkehr in Erbach (z. B. Krankenhaus, Wohngebiete Erbach/Ost) bzw. den Ortsteilen (Erlenbach und Bullau) seinen Ursprung oder sein Ziel hat (s. bspw. Erlenbacher Straße). Diese Verkehre können nicht auf die OU verlagert werden.
- Argument der Unfallträchtigkeit der OD bleibt sowohl quantitativ als auch qualitativ unbelegt.
- Verringerung des Verkehrsaufkommens in der OD um weniger als die Hälfte bewirkt einen Rückgang der Lärmwerte um weniger als 3 dB(A), was für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist. Diese Bewertung gilt auch für die Entlastung der Brunnenstraße.
- Auch wenn formal der Bau einer OU geplant ist, handelt es sich faktisch um die Verlegung der OD und führt zur erstmaligen Lärm- und Luftschadstoffbelastung der bislang unbelasteten Wohngebiete.
- Die vorgesehene Verbesserung der „Aufenthaltswirkung“ ist in dem Bereich zwischen der Kreuzung B 45/Erlenbacher Straße und der Einmündung der B 45 (alt) in die B 45 (neu) nicht möglich, weil die OD nicht zur Gemeindestraße sondern zur Kreisstraße abgestuft wird und deshalb nach wie vor überörtliche Verkehrsfunktionen zu übernehmen hat.
- Die mittel- bis langfristige Bevölkerungsentwicklung im Odenwaldkreis ist rückläufig. In den südlichen Odenwaldgemeinden, die durch die OU hauptsächlich angesprochen werden, ist diese Entwicklung bereits heute Realität. Der rückläufige Trend wird durch die Verkehrszählung 2005 belegt (Rückgang DTV um mehr als 1000 Kfz). Die Verkehrsprognose ist deshalb nicht nachvollziehbar.
- Es wurden keine Verkehrsbefragungen durchgeführt. Nur per Verkehrsbefragung ist aber klar abgrenzbar, welche Verkehrsanteile dem Durchgangsverkehr zuzuordnen und damit verlagerungsfähig sind. Die Verkehrsuntersuchung ist damit fehlerhaft erstellt, weist sowohl ein viel zu hohes Verkehrsaufkommen als auch zu hohe verlagerungsfähige Verkehrsanteile aus.
- Die Ortsumgehung ist in dem Abschnitt zwischen Stockheimer Knoten und Rowenta nicht anbaufrei. Die vorhandenen Werkszufahrten mit einem nicht unerheblichen Lkw-Anteil sowie der kreuzende Fußgängerverkehr zwischen den Firmen und den Parkplätzen bzw. der Kantine führen zu Verkehrsbehinderungen, die der Zielsetzung einer Verflüssigung

der Verkehrsabläufe entgegenstehen. Die geplante Straße erfüllt aufgrund der dargestellten Ausbaukonzeption und der Streckenführung nicht die Merkmale einer Ortsumgehung (vgl. § 16 Abs. 1 S. 3, § 5 Abs. 4 S. 1 FStrG) und daher die Vorgaben des Bedarfsplanes zum Fernstraßenausbaugesetz betreffend die Eignung der Strecke für den überörtlichen Verkehr nur unzureichend (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004, 9 A 11.03).

- Das bereits bei Aufnahme in den Bedarfsplan sehr schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,3 (zum Vergleich: die bislang noch nicht beplante OU Mörtenbach hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 7,0) hat sich aus den dargelegten Gründen zwischenzeitlich weiter verschlechtert. Die prognostizierten Kosten von 42 Mio. € (mehr als doppelt so teuer wie die mit erheblich höherem Verkehrswert ausgestattete OU Höchst), die sich bis zum Abschluss des Verfahrens weiter erhöhen werden, stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen.

Sonstige Mängel der Planung

- Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) datiert aus dem Jahr 1989, basiert dementsprechend auf noch älterem Datenbestand/Gutachten und entspricht daher nicht den aktuellen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die schutzgutbezogene Bewertung der Umweltauswirkungen.
- Veraltete UVS ist als Grundlagenuntersuchung ungeeignet, so dass die darauf aufbauenden Untersuchungen auf der Basis aktueller Daten zu wiederholen sind.
- Der mit der Realisierung der OU verbundene Eingriff in das Landschaftsbild ist aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig und auch aus städtebaulicher Sicht abzulehnen.
- Verkehrsknoten Roßbacher Weg / B 45 ist laut Planung bei Realisierung der OU nur noch bedingt leistungsfähig, so dass die Schließung der Einmündung in die Werner-von-Siemens-Straße in die künftige OU empfohlen wird. Trifft diese Bewertung zu, muss dieses Problem in der Planung bewältigt werden, was nicht erfolgt ist.
- Der Landschaftspflegerische Begleitplan, der Artenschutzbeitrag und die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung sind mangelhaft. Insbesondere fehlt es an einer geeigneten Datenerhebung der besonders und der streng geschützten Tierarten. Auf der Basis der in das Verfahren eingebrachten Unterlagen kann weder die naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung erteilt, noch die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände beurteilt werden.
- Die Realisierung des Bauprojektes ist nicht möglich, weil während der Sperrung der Sophienstraße keine zumutbaren Alternativwege für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- Rettungszufahrt Nord ist nicht erforderlich, weil eine nur mit unwesentlichen Zeitverzögerungen verbundene Anfahrtsmöglichkeit über das bestehende Straßennetz besteht. Die erhebliche Inanspruchnahme von Grundstücken, die zum Teil nach dem Hessischen Naturschutzgesetz geschützt sind, ist daher nicht gerechtfertigt.
- Erschließung der Grundstücke „In den unteren Bergen“ und „Im unteren Herrenrott“ ist über den parallel zur Bahnlinie vorgesehenen Wirtschaftsweg wegen der vorgesehenen Einschnittsböschung und der 2 Meter breiten Entwässerungsmulde nicht gewährleistet.