



# HESSISCHER LANDTAG

24. 07. 2008

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
vom 10.06.2008**

**betreffend Ortsumfahrung Erbach/Odenwald im Zuge der B 45**

**und**

## **Antwort**

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

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Mit den Planungen zum Neubau der B 45 im Bereich Erbach wurde vor über dreißig Jahren begonnen. Damals war das Ziel eine Ortsumfahrung. Da die Stadt mittlerweile gewachsen ist, ist die geplante Trasse keine Ortsumgehung mehr, sondern durchschneidet das Wohngebiet Erbach-West. Sie ist dennoch als Ortsumfahrung im Bundesverkehrswegeplan verzeichnet.

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

Frage 1. Warum wurde die geplante Trasse als Ortsumfahrung (OU) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und wird als solche angesehen, obwohl sie innerstädtisch verläuft und beiderseits der Trasse von Wohngebieten umgeben ist?

Der Bundesverkehrswegeplan und der daraus abgeleitete Bedarfsplan für die Bundesstraßen verstehen unter Ortsumgehungen Projekte, bei denen durch Verlagerung von Verkehrsströmen auf neue Trassen im Ist-Zustand belastete Siedlungsgebiete und die dort lebenden Bewohner von den Beeinträchtigungen und Gefährdungen durch den Verkehr entlastet werden. Dies geschieht vorzugsweise durch Verlagerung des Verkehrs auf außerhalb der vorhandenen Bebauung verlaufende Neubautrassen.

Der Bedarfsplan legt aber nur den grundsätzlichen Bedarf eines Projektes fest, nicht jedoch die konkrete Linienführung einer Trasse. Die Entwicklung der Linienführung und die Prüfung von Alternativen bleibt der konkreten Projektplanung vorbehalten. Dabei kann es erforderlich werden, eine neue Trasse, die ganz oder teilweise durch bebauten Gebiet führt, in die Abwägung einzubeziehen. In solchen Fällen werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen, um negative Auswirkungen der neuen Trasse auf vorhandene Siedlungsgebiete zu minimieren.

Frage 2. Welche Zeitdauer ist für den Bau der OU vorgesehen und welchen Beeinträchtigungen (Verkehrs- und Lärmbelastigung, Staubentwicklung, Erschütterungen) werden die entlang der geplanten Trasse lebenden Bewohnerinnen und Bewohner von Erbach-West in dieser Zeit ausgesetzt sein?

Nach momentanem Planungsstand wird für die OU Erbach von einer Bauzeit von 3 bis 4 Jahren ausgegangen.

Belästigungen durch Baulärm, Baustellenfahrzeuge, Staub und Erschütterungen sind - 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 3. Wie viele Fahrzeuge werden derzeit täglich auf der B 45 im Bereich Erbach gezählt und aus welchem Jahr stammen diese Daten?
- Frage 4. Welche Verkehrsprognosen bestehen für die Zukunft und mit wie vielen Fahrzeugen wird auf der neuen Trasse gerechnet?
- Frage 5. Auf Basis welcher Annahmen wurden diese Prognosen erhoben?

Die Verkehrsmengen im überörtlichen Straßennetz werden turnusmäßig alle fünf Jahre in einer bundesweiten Verkehrszählung erfasst. Die neuesten Zahlen aus dem Jahre 2005 weisen für die B 45 in der Ortsdurchfahrt von Erbach in der Nähe der Einmündung der K 42 werktags 15.716 Kfz/24h aus.

Grundlage für die im Rahmen der Planung zur Ortsumgehung Erbach getroffenen verkehrlichen Aussagen ist eine zweiteilige Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert. Die Basis für die Verkehrsprognose, die im Jahre 2003/2004 erfolgte, stellt umfangreiche Verkehrserhebungen im Raum Michelstadt-Erbach dar. Die Verkehrsprognose trifft für den Werktagsverkehr im Jahr 2015 folgende Aussagen:

Prognose 2015            17.500 Kfz/24 h  
(ohne Umgehung)        B 45 (Bereich Neckarstraße)

25.800 Kfz/24 h  
B 45 (Bereich Landratsamt)

Prognose 2015            7.550 Kfz/24 h  
(mit Umgehung)        B 45 alt (Bereich Neckarstraße)

17.750 Kfz/24 h  
B 45 alt (Bereich Landratsamt)

Prognose 2015            12.150 Kfz/24 h  
(Umgehung)            B 45 neu

- Frage 6. Inwiefern wurde die mit der Senkung des Raumwiderstands steigende Attraktivität der B 45 für Ausweichverkehre im Zuge der Lkw-Maut berücksichtigt und wie soll dieser Attraktivitätssteigerung für Durchgangsverkehre entgegengewirkt werden?

Es gibt keine verlässliche Methode festzustellen, inwieweit Lkw-Verkehre von der Autobahn durch die Lkw-Maut dazu veranlasst werden, durch die örtliche Verbesserung einer Ortsumgehung von Erbach auf diese Strecke auszuweichen.

- Frage 7. Welche Auswirkungen haben dauerhaft deutlich steigende Kraftstoffpreise auf die Entwicklung des Straßenverkehrs und welche Konsequenzen sollten daraus in Bezug auf Verkehrsprognosen gezogen werden?

Zu den Auswirkungen dauerhaft steigender Kraftstoffpreise auf die Verkehrsentwicklung können nach dem heutigen Kenntnisstand keine Aussagen getroffen werden.

- Frage 8. Welche Maßnahmen werden zum Schutz der im Trassenverlauf befindlichen Trinkwasserschutzgebiete der Zonen II und III, des im Südbereich angrenzenden FFH-Gebiets (Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung) sowie von schützenswerten Streuobstwiesen ergriffen?

Die Entwurfsplanung berücksichtigt die gültigen Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, RiStWag, Ausgabe 2002. Entsprechend wird das Niederschlagswasser in der Trinkwasserschutzzone (TWS) II von der Fahrbahn und den beidseitig angrenzenden Seitenstreifen an den Hochborden gesammelt und über Straßenabläufe und dichte Rohrleitungen aus der Schutzzone herausgeleitet. Die beiden Seitenstreifen werden 2,50 m breit, zur Fahrbahn geneigt und bis zur Distanzschutzplanke bituminös befestigt. Die straßenbegleitende Mulde und die angrenzende Einschnittböschung werden mit Kunststoffdichtungsbahnen abgedichtet.

In der TWS-Zone III kann das Regenwasser aufgrund der mittleren bis großen Schutzwirkung der bestehenden Grundwasserüberdeckung von der Fahrbahn überwiegend breitflächig abfließen und versickern. Auf dem mit Schotterrasen befestigten Seitenstreifen sind einfache Distanzschutzplanken vorgesehen.

Für das FFH-Gebiet "Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitans*", hier "Oberlauf und Nebenbäche der Mümling" mit den Arten Groppe und Bachneunauge, wurde unter dem Aspekt

der zugeordneten Schutz- und Entwicklungsziele eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass es durch das Bauvorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes kommt. Dies wird auch durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen, eine seitliche Installation von Spritzwasserschutzwänden auf den Brücken über die Mümling sowie die Sammlung und Reinigung des Straßenwassers vor Einleitung in den Vorfluter sichergestellt.

Zur Kompensation von Verlust oder Beeinträchtigung wertvoller Biotopflächen, wie sie auch Streuobstwiesen darstellen, sollen für den Bau der Ortsumgehung Erbach die Kleingartennutzung im Auenbereich aufgegeben und naturnahe Auen- und Uferstrukturen wiederhergestellt werden.

Frage 9. Welche Lärmschutzmaßnahmen sollen ergriffen werden, um die besonders vom Straßenneubau betroffenen, in Hanglage befindlichen Wohnhäuser in Erbach-West zu schützen, bei denen aufgrund der Topografie normale Lärmschutzwände oder -wälle nicht ausreichen werden?

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden in der Hanglage von Erbach-West lediglich an 2 Wohngebäuden überschritten. In diesen Fällen können den Hauseigentümern zusätzlich zu den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen wie beispielsweise Schallschutzfenster und für Räume, die zum Schlafen bestimmt sind, Schalldämmlüfter angeboten werden.

Die erforderlichen Aufwendungen werden zu 100 v.H. vom Träger der Straßenbaulast erstattet. Dies setzt allerdings voraus, dass die bereits vorhandenen Umfassungsbauteile wie Fenster, Türen und Dämmungen nicht schon den entsprechenden bautechnischen Standards genügen und in Schlafräumen auf der zur Lärmquelle abgewandten Seite keine Lüftungsmöglichkeit besteht.

Des Weiteren ist für vorhandene Außenwohnbereiche wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie für unbebaute Außenwohnbereiche eine Entschädigung vorgesehen. Die Höhe wird nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 ermittelt.

Frage 10. Wie viele Bürgerinnen und Bürger werden durch den Bau der sogenannten Ortsumgehung von Verkehrsfolgen entlastet und wie viele Bürgerinnen und Bürger sind zusätzlichem Lärm, Geruchsentwicklung, Erschütterungen, Staubeentwicklung ausgesetzt?

Eine Entlastung der Bürgerinnen und Bürger im Zuge der Ortsdurchfahrt von Erbach erfolgt auf einer Länge von ca. 3,8 km. Dabei erfahren die Bewohner von ca. 95 Wohnhäusern mit einer prognostizierten Verkehrsentlastung von bis zu 55 v.H. eine spürbare Entlastung von Lärm und Schadstoffen.

Die Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger von Erbach-West durch eine Ortsumgehung von Erbach wird u.a. durch aktive und passive Lärmvorsorgemaßnahmen minimiert. Am südlichen Ende des Tunnels sind auf einer Länge von ca. 230 m 11 Wohngebäude und im Norden auf einer Länge von ca. 500 m 24 Wohngebäude von der Baumaßnahme betroffen.

Wiesbaden, 14. Juli 2008

**Dr. Alois Rhiel**