



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen M 4 – Drucksache 18/30

Herrn
Präsidenten des
Hessischen Landtags **EINGEGANGEN**
Postfach 32 40
65022 Wiesbaden

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Frau Rücker
Telefon 815 - 2013
Telefax 815 - 49 2013
E-Mail ellen.ruecker@hmvwl.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom

09. April 2009

Freitag Datum 26.03.2009

Kleine Anfrage des Abg. Frank Kaufmann (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)
betreffend B 519 neu Ortsumfahrung Hofheim am Taunus
und
Antwort des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die o.a. Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Welchen Anteil hat derzeit der Durchgangsverkehr auf der B 519,
Ortsdurchfahrt Hofheim?

Der derzeitige Durchgangsverkehr auf der B 519 in der Ortslage Hofheim/Nord
(Kernstadt) liegt bei ca. 4.200 Kfz/24h, in der Ortslage Hofheim/Marxheim liegt er bei
ca. 4.600 Kfz/24h.

Frage 2. Welche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Hofheim (B 519 alt) ist
mit dem Bau der Ortsumfahrung (OU) Hofheim im Zuge der B 519 neu
verbunden, insbesondere in welchen Bereichen und in welcher Höhe?
(Dazu wäre zu vergleichen: die heutige Situation mit der zukünftigen
(Planfall) in den Bereichen Lärm in dB(A), Zahl der Fahrzeuge und
Schadstoffimmissionen)

In den Verkehrsuntersuchungen werden die Planfälle 0 und 1, bezogen auf das Jahr
2020, verglichen. Planfall 0 repräsentiert das Straßennetz ohne, Planfall 1 mit
B 519 (neu). Die nachfolgende Tabelle stellt die Veränderungen der
Streckenbelastungen gegenüber:

Lfd.Nr.	Lage	Planfall 0	Planfall 1	Differenz absolut	Differenz prozentual
		[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	[in Kfz/24h]	
Q-1	L 3011 - Ri Lorsbach	13.100	12.200	-900	-6,9%
Q-2	L 3018 - Vincenzstraße	4.600	4.200	-400	-8,7%
Q-3	L 3264 - Ri Diederbergen	7.200	8.300	1.100	15,3%
Q-4	B 519 - Ri AS Hofheim	19.100	24.000	4.900	25,7%
Q-5	L 3011 - Ri Hattersheim	25.300	25.400	100	0,4%
Q-6	K 822 - Ri AS F-Zeilsheim	11.600	11.100	-500	-4,3%
Q-7	L 3018 - Ri AS F-Zeilsheim	26.800	25.500	-1.300	-4,9%
Q-8	B 519 - Ri Liederbach a.T.	17.100	22.800	5.700	33,3%
Q-9	K 786 - Ri Kelkheim-Münster	7.600	5.900	-1.700	-22,4%
Q-10	B 519 - Alte Bleiche	14.100	9.100	-5.000	-35,5%
Q-11	B 519 - Hattersheimer Straße West	13.100	9.600	-3.500	-26,7%
Q-12	B 519 - Rheingaustraße	18.300	10.100	-8.200	-44,8%
Q-13	B 519 - Elisabethenstraße	12.900	6.900	-6.000	-46,5%
Q-14	B 519 - Hattersheimer Straße Ost	12.500	10.300	-2.200	-17,6%
Q-15	B 519 - Schmelzweg	17.100	10.800	-6.300	-36,8%
Q-16	B 519 - Zeilsheimer Straße	17.100	13.900	-3.200	-18,7%
Q-17	B 519 - Niederhofheimer Straße	17.200	10.500	-6.700	-39,0%
Q-18	L 3011 - Kapellenstraße	12.000	14.200	2.200	18,3%
Q-19	K 822 - Frankfurter Straße	6.700	6.500	-200	-3,0%

Die Lärmreduzierung wurde parzellengenau berechnet und ist für jedes Gebäude entlang der Trasse bzw. der derzeitigen B 519 nachweisbar. Exemplarisch zeigt die nachfolgende Tabelle die Lärmreduzierung an zwei Gebäuden entlang der derzeitigen B 519, an denen eine hohe Reduzierung der Verkehrsmenge und damit verbunden des Lärmpegels zu erwarten ist:

	Immissionsort	Beurteilungspegel in dB(A) ohne OU		Beurteilungspegel in dB(A) mit OU		Erzielte Pegelreduzierung in dB(A)	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			Rheingaustraße 122	67,2	58,0	65,7	56,9
		DTV = 17.400		DTV = 12.200			
	Schmelzweg 35	71,5	62,4	69,4	60,3	-2,1	-2,1
		DTV = 16.700		DTV = 10.200			

Zur Beurteilung der Schadstoffbelastung liegt eine ausführliche Untersuchung vor. Diese dokumentiert anhand von Plänen die Prognosen für das Jahr 2020 für die Planfälle 0 und 1. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der Bau der B 519 (neu) nicht zu zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen führt. Durch die Reduzierung der Verkehrsmengen innerorts ist dort mit einer Verbesserung der derzeitigen Schadstoffbelastungssituation zu rechnen.

Frage 3. Inwiefern wurden die verkehrlichen Folgen des geplanten Baus des innerstädtischen Einkaufszentrums in die Verkehrsprognosen, auf denen die B 519 neu basiert, eingerechnet?

Der mögliche Bau eines innerstädtischen Einkaufszentrums wurde in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt, da zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung die Planungen des Einkaufszentrums noch nicht hinreichend konkretisiert waren.

Frage 4. Mit Bau- und Verwaltungskosten in welcher Höhe wird derzeit gerechnet und wie unterscheiden sich diese von den Angaben im Bundesverkehrswegeplan 2003?

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind für die Ortsumgehung Hofheim im Zuge der B 519 Kosten in Höhe von 29,2 Mio. Euro ausgewiesen. Aufgrund neuer Vorschriften und überarbeiteter Richtlinien – vor allem im Tunnelbau – kam es im Laufe des Planungsprozesses zu Kostenerhöhungen. Die aktuellen Kosten liegen bei ca. 44,8 Mio. Euro, wovon die Stadt Hofheim ca. 1,2 Mio. Euro zu tragen hat.

Der Bundesverkehrswegeplan enthält keine Angaben zu Verwaltungskosten. Die gesamten Kosten für die Erstellung einer Straße, die so genannten Bauherrenkosten, setzen sich aus den Baukosten und den Verwaltungskosten zusammen. Die Verwaltungskosten für Projekte des Bundes mit erforderlichem Baurechtsverfahren betragen gemäß dem Bauherrenkostenbericht 2006 rund 27 v.H. der Bauherrenkosten. Damit ergäben sich bei den o.g. Baukosten Verwaltungskosten für alle Projektphasen in Höhe von rund 16,6 Mio. Euro.

Frage 5. Aus welchen Gründen soll die Bundesstraße nach dem Bau zu einer Landesstraße zurückgestuft werden?

Gemäß einer Fußnote im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 hat der Gesetzgeber die Bundesregierung aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen. Eine Begründung hierzu ist im Bedarfsplan nicht enthalten.

Frage 6. Welche jährlichen Unterhaltungskosten sind nach Bau und Rückstufung zur Landesstraße für das Land zu erwarten, aufgeteilt in Gesamtkosten, Kosten für Betrieb und Unterhaltung des geplanten Tunnelbauwerks, sowie Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Brückenbauwerke?

Sofern die Bundesregierung nach Abschluss der in der Antwort zu Frage 5 genannten Prüfung zu dem Ergebnis kommen sollte, dass eine Fernverkehrsrelevanz der B 519 in diesem Bereich nicht mehr vorliegt, und es zu einer Abstufung der Strecke zur Landesstraße käme, wären - auf der Basis von Erfahrungswerten der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung - folgende jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten für das Land zu erwarten:

geschätzte jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Ortsumgehung Hofheim	
insgesamt:	420.000 Euro
nur Tunnel	35.000 Euro
nur Brückenbauwerke (incl. Wirtschaftswegeüberführungen)	155.000 Euro

Frage 7. Welche quantitativ bezifferbaren regionalwirtschaftlichen Effekte erwartet die Landesregierung vom Bau dieser OU?

Im Rahmen der Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden vom Bund regionale wirtschaftliche Aspekte der Maßnahmen monetarisiert und in die Bewertung eingestellt. Die konkreten Zahlen liegen der Hessischen Landesregierung nicht vor. Gleichwohl erwartet die Hessische Landesregierung mit der Erfüllung der

Planungsziele durch den Bau der Ortsumgehung Hofheim (u.a. Verkürzung von Fahrzeiten, Entlastung der Ortsdurchfahrt) positive regionalwirtschaftliche Effekte.

Frage 8. Welche Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoß erwartet die Landesregierung vom Bau dieser Straße insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich durch den Bau Wegeverbindungen verlängern?

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich Wegeverbindungen verlängern und dadurch der CO₂-Ausstoß ansteigt. Dies zeigen auch die vorliegenden Untersuchungen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind. Die Landesregierung erwartet vielmehr, dass durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss und weniger Staus im Stadtgebiet der CO₂-Ausstoß abnehmen wird.


(Dieter Posch)