

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner,
Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2238 –**

Verkehrssituation an der Bundesstraße 45 in den Stadtbereichen von Erbach und Michelstadt

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf Empfehlung des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung haben die Städte Michelstadt und Erbach sowie das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Bensheim ein integriertes Verkehrskonzept für die Städte Erbach und Michelstadt aufstellen lassen, in dem alle Verkehrsmittel Berücksichtigung finden. Grund dafür waren Einwendungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumgehung Erbach im Zuge der Bundesstraße (B 45) sowie gegen den vierspurigen Ausbau der B 45 in der Ortsdurchfahrt Michelstadt aufkamen. Hauptbestandteil des ersten Zwischenberichtes dieses integrierten Verkehrskonzeptes ist die Einbeziehung einer zukünftig zu bauenden Ortsumfahrung Erbach sowie der Ausbau der Ortsdurchfahrt Michelstadt als Gesamtkonzept zur Schaffung einer leistungsfähigen B 45. Die Ortsumfahrung Erbach befindet sich bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 wie auch im fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetz von 2004 als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf.

1. Welche Aufgabe kommt der B 45 im Bereich der beiden Gemeinden Erbach und Michelstadt zu?

Die B 45 ist eine überregional bedeutsame Bundesfernstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. In der Ortslage von Erbach übernimmt sie zusätzlich Sammel- und Erschließungsfunktionen des gesamten städtischen Netzes.

2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in der Region um die Gemeinden Michelstadt und Erbach in den letzten 15 Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Pkw-, Lkw-, Schienen- und Radverkehr)?

Das Verkehrsaufkommen in der Region um die Gemeinden Michelstadt und Erbach bewegt sich in den letzten 15 Jahren auf kontinuierlich hohem Niveau.

Eine Aufschlüsselung nach Pkw-/Lkw-Verkehr liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor. Nicht bekannt ist auch das Verkehrsaufkommen im Schienen- und Radverkehr.

3. Wie sieht eine Prognose für das Verkehrsaufkommen in der Region um die Gemeinden Michelstadt und Erbach für die kommenden 15 Jahre aus (bitte aufschlüsseln in Pkw-, Lkw-, Schienen- und Radverkehr)?

Im Integrierten Verkehrskonzept Erbach und Michelstadt des Landes Hessen ist unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung sowie geplanter Strukturentwicklungen eine 4-prozentige Kfz-Verkehrszunahme bzw. eine 9-prozentige Lkw-Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Damit hat der Individualverkehr weiterhin eine hohe Bedeutung für die Region.

In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ wird das Ausmaß des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung in Deutschland auf Kreisebene prognostiziert. Dabei wird auch die Entwicklung der Motorisierung berücksichtigt. Aussagen über die Entwicklung einer Region bzw. der Verkehrsbelastungen einzelner Verkehrsverbindungen lassen sich daraus nicht ohne Weiteres ablesen. Aus diesem Grund erfolgt derzeit im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfungen eine Umlegung der Prognoseergebnisse auf das Straßen- und Schienennetz. Die dabei ermittelten Ergebnisse lassen nähere Aussagen über die Verkehrsentwicklung einzelner Verkehrsverbindungen in Regionen zu.

Ergebnisse für den Verkehrsträger Schiene liegen nach Abschluss der Arbeiten (voraussichtlich im Sommer 2010) vor.

Daten über das Radverkehrsaufkommen liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die künftige Entwicklung der Motorisierung in der Region, und was bedeutet dies für eine zukünftige Verkehrsprognose?

Siehe die Antwort zu Frage 3.

5. Wie bewertet die Bundesregierung den demographischen Wandel in der Region, und was bedeutet dies für eine zukünftige Verkehrsprognose?

Der Odenwaldkreis zeigt die für viele vergleichbare Landkreise Westdeutschlands typischen Ausprägungen des demografischen Wandels: Die Bevölkerungsentwicklung insgesamt ist noch stabil, eine nennenswerte Abnahme der Bevölkerung wird erst ab dem Jahr 2030 erwartet. Bis 2025 kommt es zu einer deutlichen Abnahme der Schüler (6- bis 16-Jährige) um rund ein Fünftel. Dagegen findet eine starke Zunahme der Zahl der Hochbetagten (über 80-Jährige) statt (um rund 40 Prozent). Bei den Erwerbspersonen ist insgesamt eine leichte Abnahme in den nächsten 20 Jahren zu erwarten.

Die demografische Entwicklung in diesem Kreis wird in der künftigen Verkehrsprognose Berücksichtigung finden.

Die Abnahme der Schülerzahlen muss nicht in direkter Proportion zu einer Abnahme des Schülerverkehrs gleichgesetzt werden. Bei Schließungen und Zusammenlegungen von Schulstandorten wird von einem höheren Mobilitätsbedarf der verbleibenden Schüler ausgegangen. Auch bei den Erwerbstätigen kann trotz demografischer Abnahme nicht unbedingt ein Rückgang des Berufsverkehrs erwartet werden, etwa aufgrund weiter wachsender Pendeldistanzen.

6. Welche Anstrengungen werden für die Entlastung des Straßenverkehrs in der Region um die beiden Gemeinden Erbach und Michelstadt getan?

Mit der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen B 45 Ortsumgehung Erbach soll die Verkehrssituation in der Region verbessert und die Ortsdurchfahrt Erbach vom Verkehr entlastet werden. Durch die Umgestaltung der Knotenpunkte B 45/B 47 (Bundesstraße 47) Roßbacher Weg und B 45 Hammerweg in Michelstadt soll deren Leistungsfähigkeit erhöht werden.

Ein vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Bensheim zusammen mit den Städten Erbach und Michelstadt beauftragtes Integriertes Verkehrskonzept Erbach und Michelstadt soll darüber hinaus Erkenntnisse über mögliche Verbesserungsmaßnahmen für den Straßenverkehr im städtischen und überörtlichen Straßennetz und zur Entlastung der Anwohner aufzeigen.

7. Wie hoch ist das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der B 45 in den Bereichen der Ortsdurchfahrten Michelstadt und Erbach?

Das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der B 45 beträgt in Michelstadt rund 23 000 Kfz/24 h und in Erbach rund 17 000 Kfz/24 h.

8. Wie hoch ist das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke zwischen Eberbach und Darmstadt Hbf./Frankfurt-Main Hbf.?

Im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wird die sogenannte Odenwaldbahn im Raum Erbach/Michelstadt von den beiden Linien 64 Erbach–Michelstadt–Groß-Umstadt Wiebelsbach–Hanau–Frankfurt und 65 Eberbach–Erbach–Michelstadt–Groß-Umstadt Wiebelsbach–Darmstadt–Frankfurt bedient. Nördlich des Bahnhofs Michelstadt beträgt die Querschnittsbelastung beider Linien zusammen rund 2 500 Personenfahrten pro Werktag in beiden Richtungen. Die Fahrgastnachfrage ist mit der durchgeführten Modernisierung der Strecke, der Verkürzung von Fahrzeiten und dem Einsatz neuer, moderner Züge auf dieses Niveau angestiegen, das sich darüber hinaus als stabil erweist.

Derzeit umfasst das Zugangebot auf der Kursbuchstrecke 641 an Arbeitstagen grundsätzlich 3 Züge je Richtung in 2 Stunden:

- StadtExpress Frankfurt (Main) Hbf–Erbach (Odenw) im 2-Stunden-Takt ohne Halt in Darmstadt Hbf („Schneller Odenwälder“),
- RegionalExpress Darmstadt Hbf–Erbach (Odenw) im 2-Stunden-Takt und
- RegionalBahn Darmstadt Hbf–Eberbach im 2-Stunden-Takt

mit einzelnen Taktverdichtungen und Taktabweichungen im Berufsverkehr sowie Anschlüssen Richtung Hanau Hbf und Frankfurt (Main) via Offenbach (Main) Hbf in Groß-Umstadt Wiebelsbach. Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die VIAS GmbH, 60311 Frankfurt am Main.

9. Wie bewertet die Bundesregierung eine zukünftige Taktverdichtung auf der Bahnstrecke zwischen Eberbach und Darmstadt Hbf./Frankfurt-Main Hbf.?

Die Gestaltung und Bewertung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr ist seit 1996 Aufgabe der Länder bzw. der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger, in diesem Fall der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Die Odenwaldbahn wurde vor einigen Jahren auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB AG (Deutsche Bahn AG) gemäß § 8 Absatz 2 des Bundes schienewegeausbaugesetzes (BSchwAG) durch Erneuerung des Oberbaus und der Signaltechnik modernisiert. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen.

Nach Auskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sind Taktverdichtungen im Streckenabschnitt Eberbach-Erbach (nur Linie 65) und im Streckenabschnitt Erbach–Groß-Umstadt Wiebelsbach (Linien 64 und 65) wegen der Eingleisigkeit der Strecke, dem zusätzlichen Fahrzeugbedarf und der zusätzlich akquirierbaren Fahrgastnachfrage mit überproportionalem Aufwand im Vergleich zum damit erzielbaren zusätzlichen Nutzen verbunden, so dass derzeit eine Taktverdichtung nicht absehbar ist.

10. Wie erklärt die Bundesregierung die Differenz in der Erfassung des Durchgangsverkehrs der Stadt Erbach im ersten Zwischenbericht des integrierten Verkehrskonzeptes in Abbildung 12 bis 15 (6780Kfz/d) und in Abbildung 27 (7759 Kfz/d)?
11. Wie erklärt die Bundesregierung die Differenz der Erfassung der Entlastungswirkung einer Ortsumfahrung Erbach durch Aufnahme des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs in Abbildung 12 (3660 Kfz/d) und in Abbildung 26 (5000 Kfz/d)?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abbildung 12 des 1. Zwischenberichtes „Integriertes Verkehrskonzept Erbach und Michelstadt“ zeigt nur den Durchgangsverkehr im Zuge der B 45 durch Erbach und Michelstadt (ohne Ziel und Quellverkehr). In der Abbildung 15 ist nur der Zielverkehr nach Erbach und Michelstadt im Zuge der B 45 dargestellt. Der Abbildung 26 ist der Durchgangsverkehr durch Erbach und Michelstadt unter Berücksichtigung der Kreisstraßenverkehre und der Abbildung 27 der Durchgangsverkehr nur durch Erbach unter Berücksichtigung der Kreisstraßenverkehre zu entnehmen.

Die angesprochene Differenz in der Erfassung des Durchgangsverkehrs ergibt sich aus der Überlagerung des Zielverkehrs nach Michelstadt mit dem Gesamtdurchgangsverkehr und der zusätzlichen Berücksichtigung der Kreisstraßenverkehre. Die Abbildungen 12 und 26 stellen keine Entlastungswirkung dar.

12. Wie hoch ist nach aktuellem Kenntnisstand der Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der geplanten Ortsumfahrung Erbach?

Zum Zeitpunkt der Einstellung der Maßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen betrug das Nutzen-Kosten-Verhältnis 2,3. Eine erneute Berechnung wurde bislang nicht vorgenommen.

13. Rechtfertigt dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis den Bau der Ortsumfahrung Erbach?

Mit der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber den Bedarf des Projektes bestätigt. Bei Nutzen, die das 2,3-Fache der Kosten betragen, ist das Projekt bauwürdig.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die im Zwischenbericht erwähnte Notwendigkeit einer Ortsumfahrung Erbach aufgrund der hohen Unfallzahlen bei gleichzeitigem, statistisch durch die Polizeidirektion Odenwald belegtem Rückgang der Unfallzahlen?

Der zweistreifige Neubau der Ortsumgehung Erbach dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 45 im Raum Erbach/Michelstadt sowie der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und damit von Lärm und Abgasen. Auch die Unfallhäufigkeit in Teilabschnitten wurde bei der Planaufstellung und im Erläuterungsbericht begründend dokumentiert und dient der Projektbegründung und -sinnhaftigkeit.

15. Wie werden die Eingriffe in Natur und Umwelt, die beim Bau eines Tunnels im Zuge der Ortsumfahrung Erbach entstehen, bewertet?

Die Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Umwelt sowie der Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe machen einen großen Teil der Planung von Bundesfernstraßen wie der B 45 Ortsumgehung Erbach aus. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen werden unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgeglichen.

16. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass die im Zwischenbericht in Abbildung 10 deutlich werdende Veränderung der Verkehrsentwicklung aufgrund einer im Erfassungszeitraum herrschende Verkehrsumlenkung des ASV Bensheim im Bereich der B 45 entstand?

Da im Zeitraum der Verkehrserhebungen 2008/2009 keine Baustelle bestand, die eine großräumige Umleitung erzeugt hätte, ist von einer Verfälschung der Erhebungen nicht auszugehen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die im Zwischenbericht erwähnten Alternativen zu einer Ortsumfahrung Erbach (Nord-Süd-Spange, Anbindung eines Südrings an den bestehenden Ostring)?

Die Nord-Süd-Spange und die Anbindung eines Südrings an den bestehenden Ostring können die Ortsumgehung Erbach nicht ersetzen.

Im Zwischenbericht zum Verkehrsgutachten ist dargelegt, dass die mit den Maßnahmen Nord-Süd-Spange und Verlängerung Anbindung des Südringes und Verlagerung zum ÖPNV und Radverkehr erreichten Verkehrsreduzierungen im Straßennetz im günstigsten Fall dazu führen werden, dass das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt gegenüber den heutigen Analysewerten nicht weiter ansteigen wird und somit das Planungsziel im Vergleich zu einer Ortsumgehung nicht erfüllt wird.

18. Wie oft wurden Aufträge für Verkehrsstudien zu Bundesstraßen an das Ingenieurbüro Schubert vergeben?
19. Wie oft wurden Aufträge für Verkehrsstudien zu Bundesstraßen in Südhessen an das Ingenieurbüro Schubert vergeben (bitte die einzelnen Projekte aufzuführen)?

Die Planung von Straßenbauvorhaben des Bundes liegt in der Zuständigkeit der Länder. Ob und in welchem Umfang sich die Länder bei der Planung einzelner Ingenieurbüros bedienen, liegt in deren Ermessen. Welches Ingenieurbüro wie viele Aufträge erhalten hat, ist dem Bund nicht bekannt.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Entlastungswirkung einer Ortsumfahrung Erbach im Hinblick auf den Schutz vor Straßenverkehrslärm der Bürgerinnen und Bürger?

Die aktuellen Planungsunterlagen weisen im Bereich der dichten Bebauung der Neckarstraße bis zur Michelstädter Straße 6 (Einmündung des Wiesenweges) in Erbach eine Reduzierung der Lärmpegel um rund 4,5 dB(A) aus. Im weiteren Verlauf der Michelstädter Straße in Erbach (offene Bebauung) bis zum Knotenpunkt des Roßbacher Weges reduzieren sich die Pegel um ca. 2,5 dB(A).

