



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

Herrn Rainer Buhl
Sechsheldener Straße 10
35708 Haiger-Sechshelden

Geschäftszeichen VI 2-A - 003-c-18-03 (19/3398)

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Frau Eckert
Telefon 0611 815-2148
Telefax 0611 32 717 2148
E-Mail kerstin.eckert@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen ----
Ihre Petition von März 2017

Datum 17. Januar 2018

Petition zur Talbrücke Sechshelden

Sehr geehrter Herr Buhl,

der Hessische Landtag hat sich mit Ihrer Petition zum Neubau der Talbrücke Sechshelden beschäftigt und in seiner 119. Plenarsitzung am 22.11.2017 entschieden, Ihre Petition der Landesregierung mit der Bitte zu überweisen, Sie über die Sach- und Rechtslage zu unterrichten. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

In Ihrer Petition richten Sie sich gegen den erforderlichen Neubau der Talbrücke Sechshelden „an Ort und Stelle“ und fordern stattdessen eine kleinräumige Verlegung der Strecke und Führung in einem Tunnel. Gleichzeitig beziehen Sie sich auf zahlreiche Unterstützer in der Sache.

Die Talbrücke Sechshelden ist eine von 22 Talbrücken im Zuge der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und dem Gambacher Kreuz, die in den kommenden Jahren aufgrund ihres baulichen Zustandes durch Neubauten ersetzt werden müssen. Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zur Bebauung nimmt die Talbrücke Sechshelden dabei eine Sonderstellung ein, so dass Ihr Wunsch nach einer Trassenverlegung nachvollziehbar ist. Davon konnten sich auch die Mitglieder des Petitionsausschusses in einem Ortstermin am 30. Oktober 2017 überzeugen.

Abweichend zur Vorgehensweise bei der Planung von anderen Bauwerken erfolgte aufgrund der besonderen Lage der Brücke nach Abstimmung mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in der Planungsstufe der „Vorplanung“ eine Variantenuntersuchung, in der neben dem Ersatzneubau an Ort und Stelle als Alternative auch eine kleinräumige Trassenoptimierung mit teilweiser Verlegung in einen Tunnel untersucht wurde.



Im Zuge des Alternativenvergleichs stellte sich heraus, dass mit dem Ersatzneubau an Ort und Stelle eine Lösung vorliegt, die allen rechtlichen Anforderungen entspricht. Zu den abwägungsrelevanten Aspekten und den von Ihnen angeführten Einzelaspekten möchte ich Ihnen folgende Erläuterungen geben:

Kosten

Die Bestandslösung stellt sich im Vergleich zu der gewünschten Tunnellösung wesentlich kostengünstiger dar. Während für den Ersatzneubau der Brücke im Bestand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Kosten von rund 109 Mio. € veranschlagt werden, ist bei der Tunnellösung bereits in der weniger detaillierten Vorplanung von Baukosten in Höhe von ca. 151 Mio. € auszugehen.

Die gegenüber den ehemals für die Bestandsvariante angesetzten 94 Mio. € erfolgte Kostensteigerung auf aktuell 109 Mio. € ist im Wesentlichen dem vertieften Detaillierungsgrad der Planung sowie Planungsergänzungen (bspw. Ausbau der PWC Anlage Schlierberg (incl. Verbreiterung der Brücke im Bereich der Einfädelspur), Ausarbeitung des Entwässerungssystems, Ausarbeitung der Baustraßen, Ausarbeitung der bauzeitigen Verkehrsführung, Steigerung Baupreisindex) geschuldet. Auch bei einer weiteren planerischen Ausarbeitung der Tunnelvariante hätten diese Faktoren zu einer Kostensteigerung geführt.

Nicht berücksichtigt sind bei den benannten Kosten Betriebskosten von ca. 450.000 € / Jahr für die Tunnelvariante gegenüber ca. 13.100 € / (km*Jahr) an Strecken - Unterhaltungskosten für die Bestandsvariante.

Die Kostenlast des Straßenbaulasträgers ist als gewichtiger öffentlicher Belang in der Abwägung zwischen den betrachteten Alternativen zu berücksichtigen. Sowohl der Bund als auch das Land in der Rolle als Auftragsverwaltung sind als öffentliche Bauherren den Grundsätzen der Bundes- bzw. Landeshaushaltsordnung verpflichtet. Das Gebot einer sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung von Steuergeldern schließt aus, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus „freiwillig“ kostenintensivere Lösungen zu realisieren.

Lärm- und Schadstoffemissionen

Mit einem Ersatzneubau im Bestand ist eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner verbunden. Die im Rahmen der Vorentwurfsplanung für die Bestandsvariante aufgestellte Lärmberechnung weist nach, dass sich die Lärmbelastung für die Anlieger aufgrund der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, lärmindernder Asphalt, lärmgeminderte Fahrbahnübergänge) deutlich reduzieren wird. So werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge am Tag mit der gewählten Bestandslösung vollständig eingehalten. Für die verbleibenden Überschreitungen des „Lärmgrenzwertes Nacht“ in den angrenzenden Wohngebieten bestehen dem Grunde nach Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Ebenso wie für die Bestandsvariante wären auch für die Tunnelvariante zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Zudem würden sich aufgrund der Verschiebung der Trasse neue Betroffenheiten im Bereich der Bebauung südlich der Trasse ergeben.

Auch die Belastung der Anlieger durch Luftschadstoffe wird durch die Umsetzung der Bestandsvariante verringert, da es aufgrund der beiderseits flankierend angeordneten Lärmschutzwände zu einer Kolbenwirkung kommen wird, infolge derer die Schadstoffe zu einem wesentlichen Teil längs der Trasse transportiert werden. Die im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die relevanten Grenzwerte eingehalten werden.

Sicherheit

- Technische Richtlinien

Sie bemängeln, dass bei der Umsetzung der Bestandsvariante die "Anforderungen des modernen Regelwerkes (RAA) nicht eingehalten werden".

Die ausgewählte Bestandsvariante entspricht jedoch den verkehrssicherheitsrelevanten Anforderungen und stellt einen funktionsgerechten Verkehrsablauf sicher. Die Trassierung folgt zwar in der Lage dem Bestand. Durch die Anpassung der Quer- und Längsneigungen entsprechend den gültigen technischen Regelwerken oder auch durch entsprechende ergänzende Maßnahmen genügt die Planung sowohl im Hinblick auf die Fahrdynamik, als auch auf die Fahrbahntwässerung den Anforderungen.

Dem steht auch nicht entgegen, dass von den Vorgaben der RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, 2008) durch Unterschreitung der darin vorgesehenen Mindestradien abgewichen und dadurch die Haltesichtweite bei nasser Fahrbahn bereichsweise unterschritten wird. Denn zum einen handelt es sich bei der RAA um technische Richtlinien, die als Entwurfsgrundlagen einen „Ermessensspielraum enthalten, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll“, so dass Abweichungen im Einzelfall möglich sind. Zum anderen sieht die Planung eine Anordnung von Standstreifen in beide Fahrrichtungen sowie von höhenmäßig optimierten Schutzeinrichtungen vor. Beides führt zur Aufweitung des Querschnittes und zu einer deutlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse gegenüber dem Bestand.

Bei Umsetzung der Bestandsvariante wird die erforderliche Haltesichtweite gemäß RAA bei trockener Fahrbahn ohne Einschränkungen eingehalten. Bei nasser Fahrbahn ist ein Nachweis gemäß Richtlinie für eine Geschwindigkeit von 100 km/h möglich.

Für eine Tunnelvariante wird gemäß RABT (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006) aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich des Tunnels dagegen in der Regel allgemein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h empfohlen. Lediglich im Ausnahmefall kommt eine Beschränkung auf maximal 100 km/h in Betracht. Die für den Betrieb eines Tunnels erforderlichen Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten wären zudem mit regelmäßigen zusätzlichen Eingriffen in den Verkehr verbunden.

- **Unfälle**

Sie verweisen in Ihrer Petition auf zurückliegende Unfälle, bei denen u.a. zwei Lastwagen von der Brücke herabstürzten und zwei Fahrräder in einen Hausgarten mit spielenden Kindern fielen.

Das neue Brückenbauwerk wird entsprechend dem Stand der Technik mit Fahrzeugrückhaltesystemen ausgestattet, die einem Anprall schwerer LKW standhalten und ein Durchbrechen verhindern. Zudem wird durch die vorgesehenen bis zu 6,50 m hohen Lärmschutzwände ein Herabfallen von Gegenständen aus dem Verkehrsbereich zukünftig ausgeschlossen.

Baulastträger Bund

Die endgültige Entscheidung, welcher Alternative der Vorzug einzuräumen ist und wie weiter geplant werden soll, obliegt bei Bundesautobahnen dem Bund als Straßenbaulastträger. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich vor dem Hintergrund des eindeutigen Ergebnisses des Variantenvergleichs und dem Umstand, dass mit dem Ersatzneubau an Ort und Stelle eine Lösung vorliegt, die allen rechtlichen Anforderungen entspricht, für den Ersatzneubau der Talbrücke entsprechend der Bestandsvariante entschieden.

Verfahrensstand

Für den Neubau der Talbrücke Sechshelden wurde zwischenzeitlich das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, das Betroffenen ermöglicht, zur Planung Stellung zu nehmen und Einwendungen geltend zu machen. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens wird die Planfeststellungsbehörde bei der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses die vorgelegte Planung nochmal als Ganzes bewerten und überprüfen, ob das Vorhaben wie beantragt zugelassen werden kann. Gegen den Planfeststellungsbeschluss gibt es die Möglichkeit, Rechtsmittel einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Martin Weber