



BAYERISCHER LANDTAG
LANDTAGSAMT

BAYERISCHER LANDTAG · Landtagsamt · Maximilianeum · 81627 München

Herrn
Hans-Peter Schmitt
Verkehrs-Initiative Hösbach e. V.
Hauptstraße 5
63768 Hösbach

Maximilianeum
81627 München
Telefon +49 (89) 41262365
oder (089) 41 26-0

06.08.2012
UG.0319.16

**Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte in Hösbach
Eingabe vom 21.12.2010**

Anlagen: 1 Protokollauszug
1 Stellungnahme

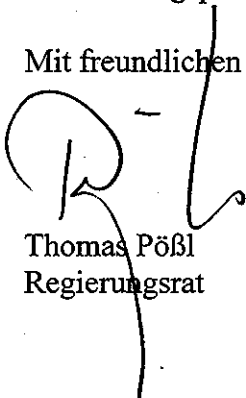
Sehr geehrter Herr Schmitt,

der Ausschuss für Umwelt und Gesundheit hat Ihre Eingabe in der öffentlichen Sitzung vom 19.05.2011 beraten und beschlossen,

**die Eingabe aufgrund der Erklärung der Staatsregierung als erledigt zu betrachten
(§ 80 Nr. 4 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag).**

Der Ausschuss hat zu Ihrer Eingabe beiliegende Stellungnahme des Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit eingeholt. Der Ausschuss schließt sich der Stellungnahme an.
Die Stellungnahme, die die Grundlage für das Beratungsergebnis darstellte, und den Auszug aus dem Sitzungsprotokoll fügen wir zu Ihrer näheren Information bei.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Pöbl
Regierungsrat

Kommunikation allgemein
Telefax 089 4126-1392
E-Mail landtag@bayern.landtag.de
Internet <http://www.bayern.landtag.de>

Öffentliche Verkehrsmittel
U-Bahn U4/U5 Max-Weber-Platz
Straßenbahn 19 Maximilianeum

Paketanschrift
Max-Planck-Straße 1
81675 München

Umweltfreundlich, 100 % Altpapier





Zu den offenen Fragestellungen

- Dritte Autobahnspur als Umgehung von Hösbach und Goldbach,
- Ertüchtigung des Rettungsweges,
- Verkehrsgutachten des Marktes Hösbach und
- Verkehrsleitsystem Hösbach

verweisen wir zuständigkeithalber auf die als Anlage zu diesem Schreiben beigefügte Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums des Innern.

1. Immissionsprognosen zur zukünftigen Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes

Ergänzend zur Berichterstattung wurden Immissionsprognosen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) für die Ortsdurchfahrt Hösbach hinsichtlich des Zeitpunktes der Einhaltung des Stickstoffdioxid-NO₂-Grenzwertes zugesagt.

Mit dem Ausbreitungsmodell IMMIS^{Luft} hat das LfU anhand verschiedener Modellansätze den frühesten bzw. spätesten Zeitpunkt der Einhaltung des Grenzwertes berechnet. Zentrale Größen für die Berechnung sind belastbare Verkehrszahlen sowie die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte mit modernster Abgas-technologie (Euro-5/V und Euro-6/VI).

a) Prognose auf der Basis von Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010

Die zugrunde gelegten, anerkannten Verkehrszahlen stammen aus dem Straßenverkehrsmengen-Atlas 2010. Demnach lag das Verkehrsaufkommen in Hösbach im Jahr 2010 bei täglich durchschnittlich 12.428 Kfz mit einem Anteil von 3,3 % an Schweren Nutzfahrzeugen. Zudem wurde die Beibehaltung des Lkw-Durchfahrtsverbots für Lkw größer 7,5 t (ausgenommen Anliegerverkehr, Bedarfsumleitungsverkehr und Verkehr von Kraftomnibussen) vorausgesetzt.

Unter diesen Annahmen (unverändertes Verkehrsaufkommen auf der Basis von 2010) kann der NO₂-Jahresgrenzwert je nach Modellansatz zur Immissionsprognose frühestens ab dem Jahr 2016, spätestens ab dem Jahr 2022, eingehalten werden.

b) Prognose mit der Annahme eines Verkehrsrückgangs um 10 % gegenüber 2010

Die durchschnittlichen Verkehrszahlen (DTV) des Straßenverkehrsmengen-Atlas, die jeweils in 5-Jahresabständen (2000: 14.885 Kfz; 2005: 13.691 Kfz; 2010: 12.428 Kfz) erfasst werden, belegen seit 2000 einen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße B 26 im Bereich Hösbach um rund 17 %. Welche Ursachen dieser Rückgang hat, bleibt offen. Jedenfalls wurde am 21.12.2011 auf der Autobahn A 3 der Bauabschnitt von Hösbach bis zur Kauppenbrücke bei Bessenbach/Waldaschaff für den Verkehr freigegeben. Mit der Verkehrsfreigabe stehen nun durchgehend drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Die baustellenbedingten Rückstaus sind entfallen; damit hat sich auch die Inanspruchnahme der Bundesstraße B 26 als Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr deutlich verringert (s. Anlage zum Schreiben, Nr. 1).

Unter der Annahme, dass sich künftig die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße B 26 weiter verringern wird, hat das LfU beispielhaft die Auswirkung eines weiteren Verkehrsrückgang von 10 % (gegenüber 2010) berechnet. Hierbei könnte der NO₂-Jahresgrenzwert jeweils ca. ein Jahr früher (2015 bzw. 2021) eingehalten werden.

Bewertung

Die verwendeten Modellansätze für die Immissionsprognose verdeutlichen ganz allgemein die Unsicherheiten solcher Prognosen; dennoch kann mit dem angegebenen Intervall 2016/2022 bzw. 2015/2021 ein realistischer Zeitraum zur Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes auf der Basis von Verkehrsaufkommen und kontinuierlicher Fahrzeugflottenerneuerung dargestellt werden.

Im Fall Hösbach erweist sich die Straßengeometrie (Straßenbreite, Höhe und Dichte der Straßenrandbebauung) als besonders ungünstig. Aufgrund des „Straßenschluchtcharakters“ können Luftschadstoffe nur schlecht verdünnt bzw. abtransportiert werden.

Die Regierung von Unterfranken geht davon aus, dass es sich bei dem Lkw-Verkehr in Hösbach zu 90 % um lokal verursachten Verkehr handelt, der sein Ziel oder seine Quelle in den Gewerbe- und Industrieansiedlungen in Hösbach hat.

Eine weitere Reduktion des 10 % igen Lkw-Durchgangsverkehr (ca. 41 Lkw pro Tag) ist wünschenswert, leistet aber nur einen unwesentlichen Beitrag zu einer früheren Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes. Eine Fokussierung mit lokalen, insbesondere verkehrlichen Maßnahmen auf den insgesamt sehr hohen Ziel-/Quellverkehr erscheint zielführender.

2. Information der Bevölkerung vor Ort

Die Regierung von Unterfranken hat bereits in 2011 auf ihrer Internetseite eine eigene Rubrik „Immissionssituation in der Ortsdurchfahrt von Hösbach“ eingerichtet. Der Markt Hösbach informiert auf seiner Internetadresse über die Ergebnisse der Workshops im Rahmen der Initiative „Lebensader Hösbach - neu gestalten“.

Abschließende Bewertung

Die Staatsregierung begrüßt die Initiative des Markts Hösbach „Lebensader Hösbach - neu gestalten“. Eigeninitiierte und freiwillige Maßnahmenplanung mit gutachterlicher Unterstützung ist ein richtiger und wichtiger Beitrag zur Problemlösung vor Ort. Diese Vorgehensweise wurde bereits von der benachbarten, jedoch kreisfreien Stadt Aschaffenburg mit der Umsetzung eines Maßnahmenplans erfolgreich vorgeführt.

Das vom Markt in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten ist offensichtlich auch dem Petenten als mitwirkender Akteur bei der Initiative „Lebensader Hösbach - neu gestalten“ bekannt.

Auf den beiliegenden ergänzenden Bericht des Staatsministeriums des Innern wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Melanie Huml MdL
Staatssekretärin



Bayerisches Staatsministerium des Innern • 80524 München

Bayer. Staatsministerium
für Umwelt und Gesundheit
Rosenkavalierplatz 2
81925 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
75f-U8722.3-2007/22-44
29.04.2011

Unser Zeichen
IC4-4305.1-90 Kra

Telefon / - Fax
089 2192-2689 / -12272

Bearbeiter
Herr Kralik

Zimmer
434

München
14.05.2012

E-Mail
stmi.polizeiverkehr@polizei.bayern.de

Eingabe der Verkehrsinitiative Hösbach betreffend Überschreitung der Stickstoffdioxide-Grenzwerte in Hösbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben um ergänzende Stellungnahme gebeten zu folgenden Punkten:

1. „Dritte Autobahnspur“ als Umgehung von Hösbach und Goldbach
2. Ertüchtigung des Rettungsweges
3. Verkehrsgutachten des Marktes Hösbach
4. Verkehrsleitsystem Hösbach.

Dem kommen wir, soweit möglich, wie folgt nach:

Zu 1.: „Dritte Autobahnspur“ als Umgehung von Hösbach und Goldbach

Die Autobahn A 3 gehört zu den wichtigsten Autobahnen Deutschlands. Als Europastraße und Teil des transeuropäischen Netzes verbindet sie die Beneluxstaaten mit Süd- und Osteuropa und innerhalb Deutschlands Bayern mit den Zentren am

Rhein. Die 1964 zwischen Frankfurt und Nürnberg fertig gestellte Autobahn ist der heutigen Verkehrsbelastung von bis zu 100.000 Fahrzeugen am Tag mit nur zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung nicht mehr gewachsen. Die Autobahn A 3 wird deshalb zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Biebelried auf ca. 94 Km ausgebaut.

Kernstück ist der Ausbau auf drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Zwischen Aschaffenburg und Hösbach ist die neue Autobahn schon länger fertiggestellt. Der angrenzende Abschnitt von Hösbach bis zur Kauppenbrücke bei Bessenbach/Waldaschaff ist am 21.12.2011 für den Verkehr freigegeben worden. Während der Arbeiten in der Baustelle Hösbach bis Bessenbach/Waldaschaff wurden in Fahrtrichtung Würzburg an der Nahtstelle zweistreifige Baustelle/fertiggestellter dreistreifiger Abschnitt nur zwei Fahrstreifen genutzt. Zudem wurde es bei Rückstaus in den Straßentunnel „Einhausung Hösbach“ hinein notwendig, den in den Tunnel einfahrenden Verkehr kurzzeitig anzuhalten.

Mit der Verkehrsfreigabe stehen nun durchgehend drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Die baustellenbedingten Rückstaus sind entfallen. Damit entfällt vielfach auch die Notwendigkeit, über die vor der „Einhausung Hösbach“ liegende Anschlussstelle Hösbach auf die Bedarfsumleitung auszuweichen, und damit die Ortsdurchfahrt Hösbach im Zuge der Bundesstraße B 26 zu benutzen.

Die Nutzung eines Fahrstreifens nur als „Umgehung von Hösbach“ war weder vorher sachgerecht noch ist sie jetzt in einer Gesamtschau möglich.

Zu 2.: Ertüchtigung des Rettungsweges

Das mit der Forderung verfolgte Ziel stellt auf eine Verlegung der Bedarfsumleitungsstrecke zwischen den Autobahnanschlussstellen Goldbach und Hösbach (U 46 in Fahrtrichtung Frankfurt und U 79a in Fahrtrichtung Würzburg) ab. Dies wurde durch die Regierung von Unterfranken geprüft und verworfen.

Bedarfsumleitungen sind für den Autobahnverkehr stets auszuweisen. Dies setzt eine Befahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer der Autobahn ohne zeitliche Beschränkung voraus. Das gilt auch für den Schwerlastverkehr. Die Nutzung der Umleitungsstrecke durch die Ortsmitte von Hösbach im Bedarfsfall ist für das

erhöhte Verkehrsaufkommen geeignet. Wann der Bedarfsfall eintritt, liegt letztlich in der freien Entscheidung der Fahrzeugführer.

Eine großräumige Umfahrung ist nicht gefordert. Eine gleichwohl von der Regierung von Unterfranken durchgeführte Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die Probleme nur in andere Ortsdurchfahrten, beispielsweise nach Aschaffenburg, Mömbris, Haibach und Bessenbach, verlagert würden. Die untersuchten Strecken sind selbst hoch belastet, haben ebenfalls Ortsdurchfahrten mit Engstellen und wären wegen der Streckenlänge (in Fahrtrichtung Frankfurt fast 40 Km) auch für den Autobahnverkehr kaum zumutbar.

Eine kleinräumige Umfahrung durch Ertüchtigung des Rettungsweges als Entlastungsstraße vor allem bei Tunnelsperrungen scheidet nach Mitteilung der Regierung von Unterfranken allein schon aufgrund der erheblichen Bedenken von Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz aus. Die Rettungswege sind ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzeptes für die „Einhausung Hösbach“. Im Falle eines Schadensereignisses müssten die Rettungswege frei gehalten bzw. in kürzester Zeit wieder entleert werden, um den Einsatzkräften und den Fahrzeugen der Rettungskräfte einen ungehinderten Angriffsweg zur Verfügung zu stellen. Dies ist jedoch praktisch nicht möglich.

Der Markt Hösbach verfolgt langfristig das Ziel einer (kommunalen) Entlastungsstraße. Ob und ggf. auf welcher Linie diese errichtet werden kann, hängt auch vom Ergebnis des Verkehrsgutachtens des Marktes Hösbach ab.

Zu 3.: Verkehrsgutachten des Marktes Hösbach

Das vom Markt Hösbach beauftragte Verkehrsgutachten liegt dem Markt zwischenzeitlich als Machbarkeitsstudie einer möglichen Ortsentlastung vor. Diese Studie wurde im Februar 2012 im Gemeinderat vorgestellt und wird derzeit in einem moderierten Workshop „Verkehr“ im Rahmen der Marktinitiative „Lebensader Hösbach - neu gestalten“ beraten. Mit einer abschließenden Empfehlung seitens des Workshops ist nach Einschätzung des Marktes Hösbach frühestens Ende Mai/Anfang Juni 2012 zu rechnen. Dieses Gutachten basiert auf der durch das Selbstverwaltungsrecht geschützten Planungshoheit. In den von den Akteuren vor Ort akzeptierten Prozess kann der Staat weder eingreifen, noch ihn beeinflus-

sen. Dem Petent ist das Verkehrsgutachten als beteiligter Akteur im Workshop des Markts Hösbach bekannt.

Zu 4.: Verkehrsleitsystem Hösbach

Das von der Berichterstatterin der Petition im Bayerischen Landtag, Frau MdL Sabine Dittmar, im Schreiben vom 11.01.2012 an die Autobahndirektion Nordbayern angeregte Verkehrsleitsystem ist nur vage beschrieben. Da neben der Autobahn A 3 mehrere Straßen des nachgeordneten Straßennetzes mit unterschiedlichen Baulastträgern betroffen sind, müssen hier mehrere Behörden zusammenwirken. Unabhängig davon wären im Vorfeld vielfältige verkehrstechnische Fragen zur Machbarkeit, den Kosten einschließlich der Folgekosten, zu klären.

Verkehrsleitsysteme in der Form von Netzbeeinflussungsanlagen (Wechselwegweisungen) sind von den Autobahnen bekannt. Sie stellen komplexe verkehrstechnische Systeme dar und machen vielfältige Arbeiten notwendig. Hervorzuheben sind hier die Datenermittlung auf den betroffenen Straßen, die Festlegung des Steuerungsverfahrens, die Einrichtung einer Steuerungszentrale, die Aufstellung von Wechselverkehrszeichengebern zur Anzeige von Wechselwegweisungen, den Datenaustausch untereinander und die Betriebsüberwachung der angeschlossenen Systemelemente. Anders als bei Autobahnen läge die Planung und Ausführung nicht in einer Hand. Vielmehr müsste hier ein umfassendes Beeinflussungskonzept unter Beteiligung aller betroffenen bzw. zuständigen Behörden (wie Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Polizei) erarbeitet werden.

Erfahrungen mit Verkehrsleitsystemen auf Autobahnen und Stadtstraßen unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage in beiden Straßensystemen bestehen vor allem in den Ballungsräumen München und Nürnberg. Hervorzuheben ist hierbei die Verkehrssteuerung bei Messeereignissen, Fußballspielen und seltener bei Tunnelsperrungen. Diesen Anwendungen ist jeweils gemeinsam, dass dem umfangreiche und kostenintensive ingenieurmäßige Untersuchungen vorausgegangen sind. Deren Vorschläge konnten letztlich erst verwirklicht werden, nachdem sie sich als machbar, verhältnismäßig und (auch in den Folgekosten) als wirtschaftlich herausgestellt haben.

Ob es sich bei dem angeregten Verkehrsleitsystem um eine zielführende Maßnahme handeln könnte, hängt auch vom Ergebnis des Verkehrsgutachtens des Marktes Hösbach ab. Insofern darf auch auf die Ausführungen zu 3. verwiesen werden. Anzumerken ist allerdings, dass Wegweisungen stets nur empfehlenden Charakter haben. Dementsprechend weisen die bisher verwirklichten Netzmaschen unterschiedliche Befolgungsquoten auf.

Um weitere Beteiligung und eine Kopie des Antwortschreibens an den Bayerischen Landtag wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Els 
Ministerialrätin



Hans-Peter Schmitt in 63768 Hösbach, Verkehrs-Initiative Hösbach e. V. (UG. 0319.16)

**- Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte in Hösbach
75g-U8722.3-2007/22-67 -Umwelt-**

Vorsitz: Dr. Christian Magerl (GRÜNE)

Berichterstattung: Sabine Dittmar (SPD)

Mitberichterstattung: Dr. Otto Hünnerkopf (CSU)

Abg. Sabine Dittmar (SPD) legt dar, der Umweltausschuss habe sich bereits vor gut einem Jahr mit dieser Petition beschäftigt und festgestellt, dass seit über zehn Jahren die erhöhten Stickstoffdioxidwerte in Hösbach bekannt seien, inzwischen einiges geregelt wurde, vor Ort man sich einig sei und den Landtagsabgeordneten das Problem gut bekannt sei.

Die Verkehrs-Initiative Hösbach schlug mit der Eingabe Lösungsmöglichkeiten vor, etwa den Durchgangsverkehr auf andere Straßennetze zu leiten. Diesbezüglich gab die Gemeinde ein Verkehrsgutachten in Auftrag. Des Weiteren fordere die Bürgerinitiative, der Ausschuss für Umwelt und Gesundheit solle sich noch einmal an die Autobahndirektion wenden und die Überprüfung eines Rettungsweges hinterfragen. Außerdem wurde eine Ortsbesichtigung gewünscht, die Transparenz bringen solle.

Bezüglich der Transparenz wurde eine Netzbeeinflussungsanlage eingerichtet. Bei der Autobahndirektion wurde vorgesprochen und in Erfahrung gebracht, dass es keine Möglichkeit gebe, eine dritte Spur zur Ertüchtigung des Rettungsweges auszubauen. Das Verkehrsgutachten wurde vor einigen Wochen der Öffentlichkeit vorgestellt und vom Marktgemeinderat beraten. Es umfasse kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Nun müsse geprüft werden, auf welche Weise die Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

Herr Schmitt, der Vertreter der Bürgerinitiative halte eine Ortsbesichtigung nicht mehr für nötig, weil abgewartet werden solle, inwieweit die Maßnahmen des Gutachtens umgesetzt werden.

Die Kritiker in der Verkehrsinitiative Hösbach seien der Meinung, dass die Maßnahmen des Verkehrsgutachtens nicht umgesetzt werden könnten. Allerdings müsse sie, Dittmar, darauf hinweisen, dass diese Kritik nicht Gegenstand der Petition sei. Sollte es bei der Umsetzung Probleme geben, müsse eine neue Petition eingereicht werden. Die jetzigen Kritikpunkte wie unzureichende Anstrengungen der öffentlichen Verwaltung, mehr Transparenz und Durchführung einer Ortsbesichtigung seien erledigt.

Der Ausschuss für Umwelt und Gesundheit könne nur noch alle begleitenden Behörden wie Straßenbauamt, Autobahndirektion, Kreisverwaltungsamt auffordern, konstruktiv mitzuarbeiten und die Gemeinde Hösbach in ihren Bemühungen zu unterstützen. Ob eine Umgehungsstraße gebraucht werde, könne der Landtag nicht entscheiden, weil dies seine Kompetenzen überschreite.

Die in der Petition angesprochenen Punkte wurden abgearbeitet. Die Eingabe sei erledigt. Den Petenten solle die Stellungnahme der Staatsregierung und ein Protokollauszug übersandt werden.

Abg. Dr. Otto Hünnerkopf (CSU) schließt sich der Aussage an, dass die noch offenen Fragen beantwortet seien und dies vom Markt Hösbach erkannt wurde. In der Initiative des Marktes Hösbach "Lebensader Hösbach - neu gestalten" werde das Problem von den Marktgemeinderäten mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Die abschließenden Stellungnahmen zur Petition lägen vor. Die Eingabe sei deshalb erledigt.

Abg. Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER) wendet ein, die verschiedenen Stellungnahmen der Ministerien seien Grundlagen für die Antwort zur Petition. Das neue Gutachten des Büros Obermayer sei noch nicht eingearbeitet. Es wäre wichtig, dies zu tun. Da dies nicht geschehen sei, sei die Stellungnahme des Ministeriums nicht aussagekräftig.

Der Redner stellt den Antrag, Herrn Rausch aus Hösbach und Mitglied der Bürgerinitiative das Wort zu erteilen.

Vorsitzender Dr. Christian Magerl (GRÜNE) stellt fest, dass der Geschäftsordnungsantrag ohne Gegenstimmen angenommen wurde.

Günter Rausch (Mitglied der Verkehrs-Initiative Hösbach) erläutert, die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 14.05.2012 und der ergänzende Bericht des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 06.06.2012 seien wegen des Verkehrsgutachtens Obermayer vom September 2011 in Teilen nicht mehr zutreffend.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern erwähne in seiner Stellungnahme 2 vom 14.05.2012 die Ertüchtigung des Rettungsweges, dass diese von der Regierung von Unterfranken geprüft und verworfen worden sei. Das Verkehrsbüro Obermayer, Aschaffenburg, vertreten durch Herrn Krumbholz, bekam vom Markt Hösbach den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie zur Entlastungsstraße Hösbach auf dem Rettungsweg nördlich der Einhausung der A 3. Vorgespräche mit der Autobahndirektion Nordbayern und neun notwendigen Behörden brachten folgendes Ergebnis: Grundsätzlich sei eine technische und rechtliche Machbarkeit gegeben.

In der gleichen Stellungnahme werde die Nutzung der Hauptstraße als Umleitungsstrecke über die Ortsachse von Hösbach im Bedarfsfall für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen als geeignet erwähnt. Deshalb halte er, Rausch, es für unerlässlich, darauf hinzuweisen, dass die Ortsdurchfahrt Hösbach wegen Straßenbreiten von zum Teil unter sechs Metern nach den Richtlinien 06 für Anlagen von Stadtstraßen einer dörflichen Hauptstraße entspreche und somit für eine Bedarfsumleitung nicht geeignet sei.

Im Gutachten vom 14.05.2012 werde ausgeführt, dass sich im erarbeiteten Verkehrsgutachten des Marktes Hösbach überwiegend vorgeschlagene Maßnahmen befänden, welche bereits in der Vergangenheit von den entsprechenden Behörden als unwirksam und nicht durchführbar abgelehnt worden seien. Das Verkehrsleitsystem werde für Hösbach

bach bereits als fraglich bewertet. Somit sei bereits im Vorlauf eine Verminderung des Durchgangsverkehrs ohne Umgehungsstraße nicht möglich.

Laut Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit wurden im Jahre 2010 12.428 Kfz erfasst. Das Verkehrsbüro Obermayer ermittelte 2011 in seiner Verkehrsuntersuchung am 24. und 26. Mai auf der Ortsdurchfahrt in beiden Richtungen 15.300 Kfz. Weiterhin werde amtlicherseits bis zum Jahr 2020 eine Verkehrszunahme um 20 % prognostiziert. Dies allein ergebe keinen zehnpromtigen Rückgang sondern einen 23-promtigen Verkehrszugang auf der Ortsdurchfahrt Hösbach auf 18.900 Kfz und somit eine weitere Erhöhung der Emissionen.

Laut Stellungnahme der Staatsregierung gehe die Regierung von Unterfranken davon aus, dass der Lkw-Durchgangsverkehr 10 % ausmache. Das Verkehrsbüro Obermayer erfasste 2011 in der oben erwähnten Verkehrsuntersuchung 350 Kfz als Schwerlastverkehr in 24 Stunden im Durchgangsverkehr und stufe diese Anzahl auf 30 % ein.

Abschließend sei festzustellen, dass die Prognose "Annahme" von den Bayerischen Staatsministerien des Inneren und für Umwelt und Gesundheit auf den vorliegenden Grundlagen vom 06.06.2012 zur Einhaltung der NO₂-Jahresgrenzwerte auf der Ortsdurchfahrt Hösbach bis 2015 bzw. 2021 im Gegensatz zu den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens Obermayer nicht verwirklicht werden.

Abg. Sabine Dittmar (SPD) stellt klar, das Verkehrsgutachten zu bewerten sei nicht Inhalt der Petition. Sollte festgestellt werden, dass die Umgehungsstraße nicht geeignet sei, müsse im Rahmen einer weiteren Petition diskutiert werden.

Abg. Dr. Hans Jürgen Fahn (FREIE WÄHLER) bemerkt, die Stellungnahme der Staatsregierung sei nicht aussagekräftig, da das Gutachten des Büros Obermayer nicht eingearbeitet wurde. Die Eingabe sollte wieder vorgelegt werden.

Abg. Sabine Dittmar (SPD) stellt fest, dass nach Auskunft der Bürgerinitiative eine Ortsbesichtigung nicht nötig sei, weil sich der Verkehr verringert habe, da die A 3 dreispurig

freigegeben wurde und abgewartet werden sollte, bis die kurzfristigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Bewertung des Verkehrsgutachtens müsse im Zusammenspiel zwischen der Kreisverwaltungsbehörde, der Autobahndirektion und der Regierung von Unterfranken passieren. Der Landtag könne die Sache beobachten, könne aber keine Anweisungen erteilen, weil dies seine Kompetenzen überschreiten würde.

Beschluss:

Die Eingabe wird aufgrund der Stellungnahme der Staatsregierung für erledigt erklärt.

Den Petenten sind die Stellungnahmen der Staatsregierung und ein Protokollauszug zu übersenden.

(mit den Stimmen der CSU, der SPD, der GRÜNEN und der FDP gegen eine Stimme der FREIEN WÄHLER bei 1 Stimmenthaltung der FREIEN WÄHLER)

(Ende der Eingabenbehandlung)

