



Verkehrs-Initiative Hösbach
Hans-Peter Schmitt
Hauptstraße 5

63768 Hösbach

Maximilianeum
81627 München
Telefon (089) 41 26-2740 Frau Hempl
oder (089) 41 26-0

14.11.2003
A11/LU.0623.14

**Lärm- und Schadstoffbelastung der Ortsdurchfahrt des Marktes Hösbach
Eingabe vom 28.01.2003**

Anlage: Stellungnahme vom 09.07.2003

Sehr geehrter Herr Schmitt,

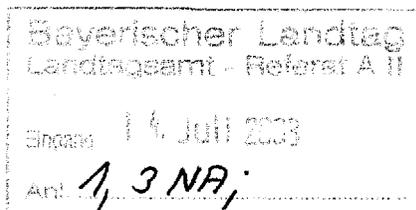
wie gestern telefonisch mit dem Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz Herrn Henning Kaul besprochen, senden wir Ihnen vorab die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 09.07.2003 zu Ihrer Information.
Der Beschluss zu Ihrer Eingabe wird nach Fertigstellung des Protokolls zugesandt.

Mit freundlichen Grüßen

Feichtlbauer
Oberregierungsrätin



An den
Bayerischen Landtag
- Landtagsamt -
81627 München



614A

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
AII/LU.0623.14
24.02.2003

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen

IC4-3612.45103-42

Telefon/Fax, Name
(089) 2192-

Kra 2689/1 2272

Zimmer-Nr. München

R02-2037 09.07.2003

Herr Kralik

**Eingabe von Verkehrsinitiative Hösbach, Hans-Peter Schmitt in 63768 Hösbach,
vom 28.01.2003
- Lärm- und Schadstoffbelastung der Ortsdurchfahrt des Marktes Hösbach**

Anlagen

- 1 Schreiben des Landratsamtes Aschaffenburg vom 03.04.2003 (4-fach)
- 3 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der o. a. Eingabe wird die Stellungnahme des Landratsamtes Aschaffenburg vom 03.04.2003 übersandt, der sich das Staatsministerium des Innern und das Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen anschließen.

Ergänzend dazu ist Folgendes zu bemerken:

1. Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten dienen) bilden als öffentliche Straßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen auch einem weiträumigen Verkehr. Der Gebrauch der Bundesfern-

Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch).

Verkehrsbehördliche Vorschriften durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (wie Lichtzeichenanlagen) dürfen von den Straßenverkehrsbehörden nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 9 StVO). Dabei ist ausweislich der amtlichen Begründung restriktiv zu verfahren.

Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote sind deshalb nur dann zulässig, wenn für den bestimmten Straßenabschnitt, z. B. wegen einer konkreten Gefahrenlage, Maßnahmen erforderlich sind. Allerdings steht der Straßenverkehrsbehörde hier ein gewisser Beurteilungsspielraum zu, da die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder das Ruhebedürfnis der Bevölkerung nicht mit mathematischer Eindeutigkeit beantwortet werden kann. Zudem hat die Straßenverkehrsbehörde ihre Entscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen und dabei neben den Interessen der Anlieger u. a. auch die Interessen der Verkehrsteilnehmer und der Wirtschaft sowie die öffentlichen Interessen zu berücksichtigen.

2. Die ausführliche Stellungnahme des Landratsamtes Aschaffenburg vom 03.04.2003 zeigt u. a. auf, dass, um das Verkehrsproblem in der Ortsdurchfahrt Hösbach (Bundesstraße B26) zu lösen, verschiedene Ansätze gesucht und wieder verworfen bzw. abgelehnt wurden. Um sowohl den Verkehrslärm als auch die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung der Anwohner in der Ortsdurchfahrt Hösbach deutlich zu vermindern, wäre eine Umgehungsstraße in Verlängerung der Südumgehung Goldbach zielführend gewesen. Die Straßenbauverwaltung hat dies auch angeboten. Allerdings war sie vor Ort nicht durchsetzbar und ist heute, nach derzeitigen Maßstäben, auch nicht mehr zu verwirklichen.
3. Die Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt Hösbach ist auf Grund der in den letzten Jahren entstandenen beträchtlichen Gewerbe- und Industrieansiedlungen in Hös-

bach durch einen äußerst starken Anteil von (eigenem) Ziel-, Quell- und Binnenverkehr geprägt. Der Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt ist hier im Gegensatz zu anderen Bundesstraßen nur von untergeordneter Bedeutung. Dies wurde durch verschiedene Verkehrsgutachten, wie das von der Autobahndirektion Nordbayern 1983 in Auftrag gegebene Gutachten der TU München und zuletzt auch durch eine Kennzeichenerfassung des Ingenieurbüros Seib vom Februar 2000, bestätigt. Nach letzterem Gutachten beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Lkw-Verkehr im Mittel nur 9,8 %.

Nach der amtlichen Verkehrszählung 2000 beträgt der Schwerverkehr in der Ortsdurchfahrt Hösbach an der maximal belasteten Zählstelle (Bereich Kirche) 590 Kfz/24h. Der Schwerverkehr setzt sich dabei aus Bussen, Lastkraftwagen und Lastzügen mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t zusammen. Er schlüsselt sich wie folgt auf: 183 Busse (31 %), 276 Lkw (47 %) und 131 Lastzüge (22 %). Bei einem Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Lkw-Verkehr im Mittel von nur 9,8 % sind dies rund 41 Kfz/24h (Ausgangsbasis: Lkw + Lz = 407 Kfz/24h).

4. Um trotz dieser Situation (keine Ortsumfahrung mehr möglich, äußerst starker Anteil von Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) Rechnung zu tragen und gleichwohl eine bestmögliche Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt von Hösbach zu erreichen, wurde beim gerade laufenden 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A3 eine zusätzliche Anschlussstelle an der Gemarkungsgrenze Hösbach/Goldbach (Anschlussstelle 60 Goldbach) vorgesehen. Die Ortsdurchfahrt Hösbach im Zuge der Bundesstraße B26 ist dann über jeweils eine Anschlussstelle im Westen (AS 60 Goldbach) und eine Anschlussstelle im Osten (AS 61 Hösbach) an die Bundesautobahn A3 angebunden. Nach Mitteilung der Autobahndirektion Nordbayern wird der Ausbau der Bundesautobahn im entsprechenden Abschnitt voraussichtlich im Laufe des Jahres 2004 abgeschlossen sein. Hinzu kommt, dass die derzeitige Verkehrssituation in Hösbach auch durch die laufenden Bauarbeiten zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn geprägt sind. Die baustellenbedingten Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn führen hier vorübergehend zu zusätzlichen Belastungen. Dass diese im

Vergleich zu einem „normalen“ 6-streifigen Ausbau so lange andauern, liegt vor allem auch daran, dass hier zum Schutz der Bevölkerung in Hösbach mit immensem Aufwand eine Einhausung errichtet wird.

5. Auf Grund des starken Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in Hösbach ist eine weitere Entlastung der Ortsdurchfahrt vorrangig nur durch geeignete örtliche straßenbauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen zu erreichen. In diesem Zusammenhang hat die Regierung von Unterfranken eine direkte Straßenanbindung des Hösbacher Industriegebietes/Schulzentrums an die Staatsstraße St 2307 angeregt und eine entsprechende Förderung der Maßnahme in Aussicht gestellt. Gefordert ist hier der Markt Hösbach, welcher im Rahmen seiner Planungshoheit nicht nur die Ausweisung von Industriegebieten, sondern auch deren verkehrliche Erschließung in der Hand hat. Wie dem Schreiben des Landratsamtes Aschaffenburg (Ziffer 8.1) entnommen werden kann, hat der Markt Hösbach diese Anregung zwischenzeitlich aufgegriffen und ein Ingenieurbüro mit der weiteren Planung beauftragt.
6. Unterstützend zu den gemeindlichen Maßnahmen sind dem Grunde nach weitere verkehrsbehördliche Vorschriften durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen in der Ortsdurchfahrt Hösbach denkbar. In Betracht kommt hier neben der Neuordnung der amtlichen Wegweisung und Verkehrsführung (vgl. Schreiben des LRA Aschaffenburg Ziffer 8.1) eine Verstetigung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt. Bei letzterem könnte u. a. an Haltverbote, Abbiegeverbote, vorgeschriebene Einbiegerichtungen usw. gedacht werden. Dies wird nochmals vom Landratsamt Aschaffenburg mit dem Markt Hösbach auch im Zuge der kommunalen Verkehrsplanung zu erörtern sein.
7. Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rats über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist am 18.07.2002 in Kraft getreten. In Art. 14 der Richtlinie ist für die Umsetzung in nationales Recht eine Frist bis zum 18.07.2004 vorgesehen. Die Richtlinie entfaltet damit derzeit noch keine Wirkung. Es gelten deshalb wie bisher die Grundsätze der (straßenbaulichen) Lärmsanierung und der Straßenverkehrs-Ordnung. Besondere Lärmschutzmaßnahmen sind danach derzeit

nicht zwingend und weder vom Straßenbauamt Aschaffenburg noch vom Landratsamt Aschaffenburg vorgesehen.

8. Die im September 2002 in Kraft getretene 22. BImSchV in Verbindung mit dem novellierten BImSchG definiert für die Luft neue Immissionsgrenzwerte. Diese sind gegenüber den bisher geltenden Beurteilungswerten strenger geworden und so angesetzt, dass bei ihrer Überschreitung keine akuten Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung, einschl. Kinder und ältere Menschen, zu befürchten sind. Es handelt sich nunmehr um anspruchsvolle Luftgütewerte, die ab festen Zeitpunkten (01.01.2005 bzw. 01.01.2010) einzuhalten sind.

Die komponentenspezifischen Immissionsgrenzwerte einschl. der zulässigen, jährlich abnehmenden Toleranzmargen können vor den o. g. Zeitpunkten überschritten werden, d. h. sie sind bis dahin nicht rechtsverbindlich einzuhalten. Dennoch führt ihre Überschreitung dazu, dass gem. § 47 Abs. 1 BImSchG über einen Luftreinhalteplan Maßnahmen zu erarbeiten und einzuleiten bzw. eingeleitete Maßnahmen zu prüfen sind, damit ab den o. g. Zeitpunkten die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gewährleistet ist.

Ein Aktionsplan ist nur dann erforderlich, wenn spezielle Alarmwerte überschritten sind oder ab den o. g. Zeitpunkten die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Für die Ortsdurchfahrt von Hösbach ist dies voraussichtlich nicht zu erwarten.

Im Vollzug der 23. BImSchV hat das Bayer. Landratsamt für Umweltschutz überprüft, wo erhöhte Luftschadstoffbelastungen zu befürchten waren. Hierzu wurden die notwendigen Daten, wie Verkehrszahlen, Bebauung, etc. von den zuständigen Behörden eingeholt und über ein Rechenmodell die daraus resultierende Belastung ermittelt. Bei erhöhten Werten wurden die Ergebnisse zusätzlich durch Messungen überprüft. Zusätzlich wurden die Rechen- und Messergebnisse im Hinblick auf die neue 22. BImSchV und das novellierte BImSchG nach den dort verankerten neuen Kriterien bewertet. In der Ortsdurchfahrt Hösbach lagen für Stickstoffdioxid (NO₂) sowohl das rechnerische als auch das gemessene Ergebnis über dem Immissions-

grenzwert. Die Feinstaubmessungen haben keine Überschreitung des ab 01.01.2005 geltenden Immissionsgrenzwertes ergeben. Die messtechnisch bedingten Ausfälle führten nach fachlich abgesicherter Praxis bei einem Ausfall von 25 % zu keiner bedeutsamen Messwertverfälschung. In Bezug auf die Feinstaubmessung stimmen das rechnerische und das messtechnische Ergebnis, selbst bei einem Ausfall von 25 %, gut überein. Die Ergebnisse wurden den zuständigen Behörden und in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung am 11.09.2002 der Öffentlichkeit mitgeteilt. Die Erstellung eines Aktionsplans ist nicht erforderlich. Die Immissionsschutzbehörden prüfen zur Zeit, ob ein Luftreinhalteplan zu erstellen ist.

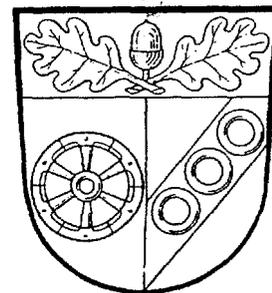
9. Eine Schädigung der Bausubstanz durch Erschütterungen, welche vorwiegend durch Schwerlastverkehr verursacht sein soll, ist der Straßenbauverwaltung derzeit nicht bekannt. Aus der Vergangenheit liegen lediglich Beschwerden aus dem Bereich der Anwesen Hauptstraße 177/214 sowie des Anwesens Hauptstraße 68 vor. Im Bereich der Anwesen Hauptstraße 177/214 waren dafür Unebenheiten im Straßenbelag (Aufgrabungsstelle für eine Stromversorgungsleitung) mitursächlich. Zwischenzeitlich ist in diesem Abschnitt (ca. 30 m) auf der gesamten Fahrbahnbreite eine neue Deckschicht eingebaut. Im Bereich des Anwesens Hauptstraße 68 konnten dagegen weder Unebenheiten noch Fehlstellen im Fahrbahnbelag festgestellt werden; auch waren für die Straßenbauverwaltung in dem Gebäude keine Erschütterungen wahrnehmbar. Im Bereich dieses Anwesens wurden deshalb straßenseitig keine weiteren Maßnahmen veranlasst.

Vor diesem Hintergrund besteht derzeit kein Raum für die von der Verkehrs-Initiative Hösbach geforderten verkehrsbehördlichen Maßnahmen. Gefordert ist hier vielmehr zunächst der Markt Hösbach im Rahmen seiner Planungshoheit. Auf diesen kann die Staatsregierung hier allerdings nur beratend einwirken.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Blümel
Ltd. Ministerialrat

Landratsamt Aschaffenburg



Landratsamt Aschaffenburg, 63736 Aschaffenburg

Bayerisches Staatsministerium
des Innern
Odeonsplatz 3

80539 München

Ihre Zeichen,
Ihre Nachricht vom
310-3612.00-17/02,
11.03.2003

(Bitte bei Antwort angeben)
Unser Zeichen
2/D-Dr/03

4 (06021) 394-0 Fax 394-966
Durchwahl: 267 Zimmer-Nr.
RDDorn 1.07

Aschaffenburg,
03.04.2003

Landtags-Eingabe der Verkehrsinitiative Hösbach vom 28.01.2003 zur Ortsdurchfahrt Hösbach,(B 26).

Das Landratsamt Aschaffenburg nimmt zu der Landtags-Eingabe der Verkehrsinitiative Hösbach wie folgt Stellung:

1. **Lärmbelastung** **d e r** **Anwohner**

Laut Mitteilung des Straßenbauamtes Aschaffenburg beziehen sich die von der Verkehrsinitiative genannten Grenzwerte von 64/54 dB(A) auf die 16. BImSchV und sind im Falle eines Neubaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße einzuhalten.

Nachdem bei der Ortsdurchfahrt Hösbach (B 26) kein baulicher Eingriff erfolgt, sind die Pegel der Lärmsanierung, d.h. für Mischgebiet 72/62 dB (A) einschlägig. Unter Lärmsanierung versteht man freiwillige Leistungen (in der Regel Einbau von Schallschutzfenstern) zum Lärmschutz an bestehenden Straßen auf der Grundlage des Haushaltsrechts (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97).

Auf Basis der Verkehrszählung 2000 hat das Straßenbauamt Aschaffenburg folgende Lärmpegel für die Ortsdurchfahrt Hösbach ermittelt:

Zählstelle	DTV 2000	Tag/Nacht-Pegel (bei 50 km/h)
59219202 (Kirche)	14.885 Kfz/24 h	73,0 / 66,7 dB (A)
59219203 (Industriegebiet)	12.304 Kfz/24 h	72,7 / 67,5 dB (A)

Dabei wurde ein Gebäudeabstand von 4,5 m zur Fahrbahnachse angenommen, wie er in den engsten Abschnitten des Ortskerns gegeben ist sowie

Dienstgebäude:
Bayemstr. 18
63739 Aschaffenburg
e-mail: Kommunalrecht@ra-ab.bayern.de

Telefax: 06021 /394-282
Telex: 4 188 900 Lrab d

Konten der Kreiskasse Aschaffenburg:
Sparkasse Aschaffenburg - Alzenau
(BLZ 795 500 00) Kto.-Nr. 6 30 16
Postgiroamt Nürnberg
(BLZ 760 100 85) Kto.-Nr. 407 38-851

HITGLIED DER INITIATIVE



BAYERISCHER
UNTERMAIN

ALLES WAS
ZUKUNFT
BRAUCHT

Mit ÖPNV:

Buslinien 3 und 21 - Haltestelle Landratsamt und Bustinien 20, 23, 44 - Haltestelle Goldbacher Viadukt
Buslinien 43 und 45 - Haltestelle AOK

Mehrfachreflexionen, die für Straßen zwischen geschlossener Bebauung (Häuserschluchten) anzusetzen sind.

Diese Werte zeigen, daß die Lärmsanierungsgrenzwerte jeweils überschritten werden.

Ab einem Gebäudeabstand von ca. 10 m (Zählstelle 59219202) bzw. von 12 m (Zählstelle 59219203) zur Fahrbahnachse liegt der Pegel ohne Ansatz der Mehrfachreflexion unter einem Wert von **62** dB (A)

2. Schadstoffbelastung der Anwohner

- 2.1. Gemäß VO der Bayer. Staatsregierung vom 29.04.1976 (GVBl.Nr. 9/1976) wurde das Gebiet der Stadt und des Landkreises Aschaffenburg als Belastungsgebiet i.S. des § 44 BImSchG (Fassung 1976) festgesetzt. Im derzeit geltenden BImSchG werden die ursprünglich als Belastungsgebiete bezeichneten Regionen als Untersuchungsgebiete bezeichnet (§ 44 BImSchG).
- 2.2. Laut Mitteilung der Obersten Baubehörde in München vom 12.11.2002 lag im Jahre 2000 der Durchschnittliche Tägliche Verkehr für den Streckenabschnitt Anschlussstelle (AS) AB-Ost bis AS Hösbach bei 92.111 Kfz/24 h (Lkw-Anteil 17,9% = 16.488 Lkw). An einzelnen Tagen treten auf der BAB A3 im Abschnitt Landesgrenze Hessen/Bayern und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen Verkehrsspitzen mit bis zu 107.000 Fahrzeugen/Tag auf.
- 2.3. Laut Straßenverkehrszählung (DTV) 2000 wurden in der Ortsdurchfahrt Hösbach (B 26) im Bereich Kirche 14.885 Kfz/24 h und auf Höhe Industriegebiet 12.304 Kfz/24 h ermittelt.

Im Rahmen einer bayernweiten Erhebung von Schadstoff-Immissionen an wichtigen Innerortsstraßen hat **das** Landesamt für Umweltschutz (LfU) in einem Gutachten am 31.10.2000 – auf Basis von Zähl- und Messdaten 1999 – festgestellt, dass in der Ortsdurchfahrt Hösbach (B 26) eine Rußkonzentration von 8 µg/m³ und damit der Prüfwert für Ruß der 23. BImSchV erreicht wurde.

Daraufhin hat das LfU eine Messung für die Stoffe Ruß, Benzol, Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) veranlasst, um die Werte abzusichern.

Die Messungen in der OD Hösbach erfolgten März 2001 bis Februar 2002. Das LfU hat in seinem Schreiben vom 19.07.2002 und 06.12.2002 dieses Messergebnis erläutert. Danach liegt auf der Grundlage der 23. BImSchV kein Handlungsbedarf vor, da diese Werte durchweg unterschritten sind, bei Ruß und Stickstoffdioxid allerdings nur knapp.

Auf der Grundlage der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinien wurden allerdings in der zwischenzeitlich novellierten 22. BImSchV vom 11.09.2002 (Verordnung über immissionswerte für Schadstoffe in der Luft, BGBl. S. 3626) Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. § 3 Abs. 4 22. BImSchV sieht ab 01.01.2010 einen über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ vor.

Nach § 3 Abs. 5 beträgt die Toleranzmarge (§ 1 Ziffer 5) gegenwärtig $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sie vermindert sich bis 2010 um jährlich $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der an der OD Hösbach vom März 2001 bis Februar 2002 gemessene Jahresmittelwert von $72 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreitet also deutlich den im Jahre 2003 gültigen Vergleichswert (Grenzwert + Toleranzmarge) von $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Außerdem beträgt der in diesem Zeitraum gemessene Jahresmittelwert für Feinstaub (PM 10) $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die neue 22. BImSchV legt in § 4 Abs. 4 als Grenzwert einen Jahresmittelwert in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ab 01.01.2005 fest.

Der im Jahr 2003 gültige Vergleichswert (Grenzwert + Toleranzmarge) von $43,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird bei Feinstaub nur knapp unterschritten. Nach Auffassung des LfU ist Hauptverursacher der festgestellten Grenzwertüberschreitung der Straßenverkehr. § 11 Abs. 3 22. BImSchV sieht als Folge der Überschreitung von Grenzwerten die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes vor. Nach § 47 Abs. 1 BImSchG legt der Luftreinhalteplan die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen fest.

Laut Angaben des LfU wurden allerdings zusätzlich zu den Immissionsgrenzwerten für die Schadstoffe Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid Alarmschwellen festgelegt, bei deren Überschreitung bereits bei kurzfristiger Exposition eine Gefahr für die menschliche Gesundheit besteht. Die Alarmschwelle für Stickstoffdioxid beträgt über eine volle Stunde gemittelt **400** $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bei der durchgeführten Messreihe (März 2001-Februar 2002) wurden Monatsmittelwerte gemessen. Deshalb ist eine Aussage nicht möglich, inwieweit die Alarmschwelle für Stickstoffdioxid im Messzeitraum überschritten wurde. Nach Einschätzung des LfU ergibt sich jedoch kein Hinweis, dass bei einem Jahresmittelwert von $72 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Überschreitungen der Alarmschwelle von **400** $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zu befürchten sind.

3. Verkehrssicherheit

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist die Bewegungsfreiheit der Fußgänger und Radfahrer in der Hauptstraße (Ortsdurchfahrt) sehr eingeschränkt. Die Situation ist gekennzeichnet durch eine enge Ortsdurchfahrt und schmale Gehsteige (60 – 80 cm). Besonders im Ortszentrum (zwischen Mühl- und Seegartenstraße) gibt es Engstellen, bei denen keine regelrechten Gehwege angelegt sind. Eine Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten der Gehwege ist hier jedoch nicht weiter möglich, da sonst kein Begegnungsverkehr mehr möglich ist (Abhilfe wäre nur durch Hausabbrüche möglich). Im Ortszentrum gegenüber der Einmündung der Schöllkrippener Straße ragt ein Hauserker in die Fahrbahn, so dass an dieser Stelle zwei LKW nicht aneinander vorbeifahren können.

Es ist nicht zutreffend, dass die örtlichen Behörden die Verkehrssicherheit ausschließlich unter dem Aspekt des vorhandenen dominierenden Autoverkehrs betrachten. Die örtlichen Gegebenheiten lassen hier kaum Verbesserungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger zu.

In den 90er Jahren wurden folgende Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt:

- Einrichtung einer Fußgängerampel in der westlichen Ortsdurchfahrt (Höhe Robert-Koch-Straße).
- Errichtung einer zusätzlichen Fußgängerampel im Einmündungsbereich der Seegartenstraße.
- Im Herbst 1996 wurde am östlichen Ortseingangsbereich der Umbau der BAB-Anschlussstelle Hösbach / B 26 / St 2307 abgeschlossen. Der Verkehr in Richtung Aschaffenburg/Frankfurt wird auf zwei Fahrstreifen direkt zur Autobahn geführt, eine Abbiegespur (sog. Abkröpfung) führt nach Hösbach.
- Im Ortszentrum gegenüber der Einmündung der Schöllkrippener Straße wurde im Rahmen einer baulichen Maßnahme der Fußgängerweg verbreitert, um den Hauserker vor dem Straßenverkehr zu schützen. Diese Maßnahme kommt auch dem Fußgängerverkehr zugute.
- Einrichtung einer weiteren Fußgängerampel an der Einmündung Mühlstraße (Probeampel).

4. Städtebauliche

Auswirkungen

Nach Auskunft des Marktes Hösbach liegt der Bereich an der Ortsdurchfahrt (B 26) nur teilweise im Bereich eines Bebauungsplanes (Mischgebiet), ansonsten liegt der Charakter eines Dorf- und Mischgebietes vor. Laut Einschätzung der Gemeinde hat sich dort seit Beginn der Autobahn-Ausbaumaßnahme die negative Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität

weiter verstärkt. Etliche Wohnhäuser stehen leer und verfallen aufgrund fehlendem Interesse der Eigentümer zusehends. Notwendige Reparatur- oder Pflegearbeiten werden oftmals nicht mehr durchgeführt, Renovierungen sind die Ausnahme.

Wegen fehlender Nachfrage sind Verkäufe von Immobilien in der Ortsdurchfahrt kaum festzustellen oder nur zu Preisen, die erheblich unter den geschätzten Verkehrswerten liegen. Ein Neubau von Wohnhäusern ist nicht zu registrieren, neue gewerbliche (Um-)Nutzungen sind nur marginal vorhanden. In den letzten Jahren haben mehrere Gewerbe- oder Handelsgeschäfte geschlossen. Eine gewerbefreundliche Infrastruktur (z.B. Fuß- oder Radwege, Auslagemöglichkeiten, Parkplätze) ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Straßenführung gegenwärtig nicht realisierbar. In den letzten Jahren ist nach Auskunft der örtlichen Immobilienfirmen der Verkehrswert der Gebäude wegen der hohen Verkehrsbelastung (Schadstoffbelastung, Lärm) rapide gesunken. Zusätzlich berichten Anlieger der Ortsdurchfahrt immer wieder von Erschütterungsschäden (Risse, Setzungen) an ihren Häusern, die auf den Schwerlastverkehr zurückgeführt werden.

Der Markt Hösbach sieht insgesamt wegen der verkehrsbedingten Auswirkungen ein besorgniserregendes Ausmaß der städtebaulichen Mängel im Bereich der Ortsdurchfahrt.

Vom Straßenbauamt Aschaffenburg als zuständiger Straßenbaulastträger werden Beschwerden von Anliegern über Erschütterungen bestätigt. Der Zustand der Straßenoberfläche gebe allerdings nach eigener Auffassung keinen Anlaß für die genannten Erschütterungen. Messungen wurden bisher nicht durchgeführt. Die Anliegersituation an Ortsdurchfahrten, vor allem an

klassifizierten Straßen, sei aber ein allgemeines Problem. Teilweise gebe es in Hösbach an der Ortsdurchfahrtstraße auch alte Häuser mit entsprechenden Fundamenten.

5. Bisherige

Maßnahmen

Nach unserem Kenntnisstand wurden spätestens seit 1974 Alternativen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Hösbach planerisch untersucht. Bis zum Jahre 1979 überwog im Gemeinderat Hösbach noch eine ablehnende Haltung. Ab Ende 1979 wurden jedoch mehrere Trassen planerisch untersucht und von der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Unterfranken im Jahre 1981 ein Raumordnungsverfahren über die geplante Entlastung der Ortsdurchfahrt von Hösbach (und Goldbach) im Zuge der B 26 abgeschlossen und landesplanerisch beurteilt.

Mit einer von der Autobahndirektion Nordbayern 1983 in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung durch die TU München sollte im Zusammenhang mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen der AS AB-Ost und AS Hösbach eine Problemlösung für die Ortsdurchfahrten Hösbach (und Goldbach) im Zuge der B 26 beantwortet werden. Die Untersuchung hatte zum Ergebnis, dass der Ziel-/Quellverkehr die dominierende Verkehrsart darstellt, der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 10 % liegt und wegen der Verkehrsmengen eine Lösung des Problems der Ortsdurchfahrt für Goldbach vordringlicher als für Hösbach erscheint. In einer Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung wurden 1984 neue Trassenvarianten untersucht.

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 hatte jedoch Vorrang vor den örtlichen Problemen im Zuge der B 26 und deshalb wurde von der Autobahndirektion Nordbayern ein beide Maßnahmen umfassendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Nach Abwägung aller planungsrelevanten Belange konnte sich die planaufstellende Behörde nicht für die Ortsumgehung von Goldbach und Hösbach entscheiden, da eine durchgreifende Verkehrsentlastung nicht erreichbar und die Maßnahme letztlich als nicht umweltverträglich beurteilt wurde.

Beim Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 3 wurde vom Markt Hösbach im Jahre 1993 eine Südumgehung Hösbach ohne Erfolg gefordert.

Im Rahmen des Autobahnausbaues zwischen AS Hösbach und AS AB-Ost sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 6-streifiger Ausbau d e r **BAB A 3**
- Schaffung einer zusätzlichen Autobahn-Anschlussstelle an der Gemarkungsgrenze Hösbach/Goldbach
- Bau der Südspange Goldbach (bereits fertiggestellt)
- Umbau der Kreuzung B 26 / St 2307 östlich von Hösbach mit bevorzugter Verkehrsführung für die von Osten kommende B 26 zur A 3 (bereits fertiggestellt).

Durch diese Maßnahmen soll der regionale und insbesondere überregionale Durchgangsverkehr von der Ortsdurchfahrt Hösbach ferngehalten bzw. auf die

BAB A 3 geführt werden. In der Ortsdurchfahrt verbleibt allerdings noch der relativ starke Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr. Im Sommer 2004 soll der Autobahnausbau abgeschlossen sein.

6. Zukunftsaussichten

Es ist zutreffend, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken für den Ausbau der BAB A 3 vom 04.03.1994 für die Ortsdurchfahrt Hösbach (Zentrum) eine Verkehrsbelastung von rd. 17.000 Kfz/24 h (Zählung 1990) ausweist und für Hösbach ein Rückgang der Verkehrsbelastung um rd. 40 % auf 12.200 Kfz/24 h nach Durchführung der verkehrsentlastenden Maßnahmen prognostiziert wird.

- Für die OD Hösbach wurden bei der **DTV 1990** an der Zählstelle 592 19202 (Kirche) 14.925 Kfz/24 LKW-Anteil 4,2 % (Tag), 4,2 % (Nacht)
 - Zählstelle 59219203 (Industriegebiet) 11.691 Kfz /24 h LKW-Anteil 7,0 % (Tag), 7,0 % (Nacht)
 - bei der **DTV 2000** der Zählstelle 592 19202 (Kirche) 14.885 Kfz /24 LKW-Anteil 4,0 % (Tag), 5,9 % (Nacht)
 - Zählstelle 59219203 (Industriegebiet) 12.304 Kfz /24 h LKW-Anteil 5,1 % (Tag), 10,7 % (Nacht)
- festgestellt.

Es muß erwartet werden, dass die Autobahn nach Beendigung der Ausbaumaßnahmen einschließlich neuer Anschlussstellen von den Verkehrsteilnehmern wesentlich stärker genutzt wird und dadurch die Ortsdurchfahrt Hösbach entlastet wird. Genaue Erkenntnisse können zum gegebenen Zeitpunkt nur neue Verkehrserhebungen bringen. Nach Fertigstellung des A 3-Ausbaues dürfte es für den regionalen und überregionalen Verkehr jedoch noch weniger Anlaß geben, die Ortsdurchfahrt Hösbach zu befahren. Allerdings liegt dort der Quell- und Zielverkehr bereits bei 90 % des Gesamtverkehrsaufkommens.

7. Anträge auf Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt (B 26)

7.1. Anträge auf Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots

- 7.1 .1. Der Markt Hösbach hat bereits am 21.12.1989 beim Landratsamt Aschaffenburg beantragt, die Ortsdurchfahrt(B 26) für den Schwerlastverkehr über 7,5 t (ausgenommen Anliegerverkehr) zu sperren. Der Antrag wurde mit dem hohen Gesamtverkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt (OD) von täglich 12.000 bis 16.000 Kfz mit einem hohen Schwerlastverkehr als Durchgangsverkehr begründet. Diese Verkehrsmengen ständen mit den übrigen Nutzungsansprüchen Wohnen und Einkaufen nicht mehr im Einklang. Der Durchgangsverkehr nehme in der engen und unübersichtlichen OD immer mehr zu. Wohnungen werden vom Schwerlastverkehr erschüttert und Gebäude aufgrund der engen Straßenverhältnisse beschädigt.

In einer gemeinsamen Verkehrsbesprechung am 19.06.1990 im Rathaus Hösbach wurde der Sachverhalt zwischen den Beteiligten (Markt Hösbach, Straßenbauamt Aschaffenburg, Polizeiinspektion AB - Land, Landratsamt Aschaffenburg) erörtert:

- In den Gemeinden Hösbach (12.000 Ew) und Goldbach (9.200 Ew) besteht ein reger Geschäftsbetrieb (Einzelhandel, Industriebetriebe) und erhebliches Verkehrsaufkommen. In beiden Gemeinden sind rd. 13.000 Kfz gemeldet.
- Laut einer Verkehrsuntersuchung der TU München benutzt der überörtliche LKW-Verkehr die BAB A3. In der OD Hösbach liegt der Anteil des Güterverkehrs bei etwa 9%, wovon etwa zwei Drittel Schwerlastverkehr sind. Wegen der beträchtlichen Gewerbe- und Industrieansiedlungen in Hösbach, handelt es sich bei dem Güterverkehrsanteil in der Hauptstraße um Ziel-, Quell- und Binnenverkehr.
- Um eine Reduzierung des Verkehrs in der OD Hösbach zu erreichen, wurde im Jahre 1984 aus Richtung Osten im Bereich der BAB-Anschlussstelle Hösbach der Verkehr in Richtung Aschaffenburg über die A3 mit entsprechender Beschilderung geleitet.
- Eine Verkehrszählung des Straßenbauamtes in der Nacht vom 10.04./11.04.1990 hat gezeigt, dass der Güterverkehr-Anteil zur Nachtzeit mit 2,6 % am Gesamtdurchlauf als gering einzustufen ist.
- Einer Sperrung der OD Hösbach für den Schwerlastverkehr steht entgegen die Funktion der Straße im Bundesstraßennetz (B 26), das Fehlen einer zumutbaren Ortsumgehung und die Funktion als Autobahn-Bedarfsumleitung (U 46 bzw. U 79).

Aus den genannten Gründen konnte das Landratsamt Aschaffenburg in seinem Antwortschreiben vom 19.07.1990 dem Antrag nicht entsprechen.

7.1.2 In einer Eingabe an das Bayer. Staatsministerium des Innern hat der Markt Hösbach am 18.11.1996 u.a. ein LKW-Nachtdurchfahrtsverbot auf der OD gefordert.

Die Regierung von Unterfranken wurde mit der Überprüfung beauftragt und hat mit Schreiben vom 24.05.1997 – nach Beteiligung der örtlichen Behörden – den Antrag abgelehnt. Diese Ablehnung wurde u.a. damit begründet, dass die OD (B 26) als Bedarfsumleitung für die BAB A3 für den LKW-Verkehr zu allen Tages- und Nachtzeiten befahrbar sein muss. Ein solches Verbot würde außerdem zu keiner größeren Verkehrsentlastung führen, da der überörtliche Verkehr in der Regel die BAB A3 benutzt. Der Güterverkehrsanteil in der OD bestehe in der Hauptsache aus Ziel-, Quell- und Binnenverkehr (u.a. erhebliche Gewerbe- und Industrieansiedlungen). Außerdem muss eine klassifizierte Straße eine möglichst ungehinderte Durchfahrt durch den Ort gewährleisten.

7.1.3 Im Zusammenhang mit dem bevorstehenden 6spurigen Ausbau der BAB A3 hat der Markt Hösbach einen neuen Antrag auf Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerlastverkehr ab 7,5 t am 29.10.1998 gestellt und gleichzeitig die Aufhebung der Bedarfsumleitung für die A3 gefordert. Die enge OD und die dort wohnende Bevölkerung könne einen zusätzlichen Umleitungsverkehr während der langen Ausbauphase der BAB A3 nicht verkraften.

Das Thema wurde in einem gemeinsamen Gesprächstermin am 02.03.1999 im Landratsamt mit Vertretern der Regierung von Unterfranken, der Autobahndirektion Nürnberg, des Marktes Hösbach, der Polizeidirektion Aschaffenburg, der PI AB-Land, des Straßenbauamtes Aschaffenburg sowie des Landratsamtes ohne positives Ergebnis für die Gemeinde beraten. Die Polizeidirektion Aschaffenburg stimmte in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 17.08.1999 dem gemeindlichen Antrag nicht zu. Es sei problematisch, eine Bundesfernstraße für einzelne Fahrzeugarten zu sperren. Die OD werde als Bedarfsumleitungsstrecke (wenn auch nur beschränkt aufnahmefähig) für den Autobahnverkehr während des A3-Ausbaus benötigt. Auch die Regierung von Unterfranken vertrat in ihrer Stellungnahme vom 13.07.1999 die Auffassung, dass die Bedarfsumleitungsstrecke jederzeit uneingeschränkt befahrbar sein muss. Das Straßenbauamt Aschaffenburg hat im Sommer 1999 ein Ingenieurbüro mit der Erhebung des anteiligen LKW-Durchgangsverkehrs beauftragt. Die Kennzeichenerfassung des LKW-Verkehrs erfolgte am 28.10.1999 von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr an drei Zählstellen (jeweils ortseinwärts und ortsauswärts) auf der OD Hösbach. Das Gutachten vom Februar 2000 kam zu dem Ergebnis, dass der Anteil des LKW-Verkehrs am Gesamtverkehr mit 35.249 Fahrzeugen 6,4% (2.263 LKW) betrug. Dieser LKW-Anteil wurde als unterdurchschnittlich bewertet. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am genannten LKW-Verkehr machte im Mittel nur 9,8% (222 LKW) aus. Aus den genannten Gründen und wegen fehlender Rechtsgrundlage lehnte das Landratsamt abschließend den gemeindlichen Antrag mit Schreiben vom 05.05.2000 ab.

- 7.1.4. Nach Bekanntwerden der in Ziffer 2 dargestellten Schadstoffbelastungen bzw. Grenzwertüberschreitungen an der OD Hösbach hat der Markt Hösbach mit Schreiben vom 12.09.2002 über das Landratsamt Aschaffenburg bei der Regierung von Unterfranken einen neuen Antrag auf Sperrung der Ortsdurchfahrt (B 26) für den Schwerlastverkehr über 7,5 t gestellt.

Zuvor hatte ein Vertreter des LfU seine Messungsergebnisse in der Markt-Gemeinderatssitzung am 11.09.2002 mündlich erörtert und als Konsequenz die Erstellung eines Maßnahmeplans gemäß Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 (entspricht einem Luftreinhalteplan nach 22. BImSchV) benannt.

Da die OD Hösbach Teil der von der Regierung von Unterfranken angeordneten A3-Bedarfsumleitungsstrecke U 46 (AS Hösbach bis AS AB-Ost) und U 79 (AS AB-Ost bis AS Hösbach) ist, war die Regierung im Zuge dieses Antrags zu hören.

Das Landratsamt Aschaffenburg hat als untere Straßenverkehrsbehörde in Absprache mit dem Straßenbauamt Aschaffenburg und der Polizeiinspektion Aschaffenburg-Land angesichts der festgestellten Grundwertüberschreitungen eine befristete Sperrung des Schwerverkehrs (ausgenommen Anliegerverkehr) bis zur Fertigstellung des 6streifigen Ausbaus der BAB A3 (Sommer 2004) befürwortet. Zur Begründung wurde erläutert, dass es im Zuge der Bauarbeiten auf der BAB A3 häufig zu Störungen im Verkehrsablauf auf der Autobahn kommt, so dass das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere

die als Bedarfsumleitung ungeeignete OD Hösbach völlig überlastet ist. Gleichzeitig wurde aber auf die bekannte Tatsache hingewiesen, dass es sich beim vorhandenen Verkehrsaufkommen auf der OD Hösbach überwiegend (90%) um Quell- und Zielverkehr von und nach Aschaffenburg handelt.

Das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat dem Markt Hösbach auf seine Anfrage mit Schreiben vom 04.12.2002 mitgeteilt, dass die Immissionsgrenzwerte der neuen 22. BImSchV gegenüber den bisher geltenden Beurteilungswerten zwar strenger, aber dennoch so angesetzt sind, dass bei Überschreitung der Werte keine akute Gesundheitsgefahren zu befürchten sind. Es handelt sich dabei vielmehr um anspruchsvolle Luftgütewerte. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen sei daher kein akuter Handlungsbedarf und Rechtsgrundlage für eine Verkehrseinschränkung gegeben. In einer Luftreinhalteplanung werden hingegen Maßnahmen zu prüfen und zu bewerten sein (z.B. Sperrung des Schwerlastverkehrs), vor allem wenn die neue Autobahnanschlussstelle vorhanden ist.

In einer gemeinsamen Besprechung mit den örtlichen Abgeordneten und Vertretern des Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Regierung von Unterfranken, der Autobahndirektion Nordbayern, des Marktes Hösbach, der Verkehrsinitiative Hösbach, des Straßenbauamtes Aschaffenburg, der Polizeiinspektion AB-Land sowie des Landratsamtes wurde die Angelegenheit am 16.12.2002 in Hösbach beraten. In dem Gesprächstermin hatte sich bereits angedeutet, dass das Bayer. Innenministerium vor dem Hintergrund der Stellungnahme des BayStMLU (kein unmittelbares Handlungsgebot nach dem BImSchV) wenig Möglichkeiten für ein direktes Einschreiten nach der StVO sieht. Außerdem wurde bei dieser Unterredung der Markt Hösbach von der Regierung aufgefordert, alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Ziel- und Quellverkehr zum Gewerbe- und Industriegebiet über eine geeignete Ortsstraßenplanung von der Benutzung der Ortsdurchfahrt (B 26) fern zu halten. Weiterhin wurde deutlich, dass eine Sperrung des Schwerverkehrs als Durchgangsverkehr nur eine geringe Wirkung (nur 10% Durchgangsverkehr) hätte und die Erarbeitung eines Luftreinhalteplans in Angriff genommen werden muss.

Es wurde vereinbart, dass die Regierung von Unterfranken bis Ende des Jahres eine Entscheidung herbeiführt. Die Regierung von Unterfranken teilte am 14.01.2003 dem Markt Hösbach unter Bezug auf ein Schreiben des Bayer. Staatsministerium des Innern vom 20.12.2002 mit, dass die Autobahndirektion Nürnberg gebeten wurde auf der BAB A3 das Zeichen 460 (Bedarfsumleitung) mit einer Trägertafel und dem nicht amtlichen Hinweis „Umleitung Hösbach für LKW über 7,5t, "nicht passierbar“ zu ergänzen. Das Innenministerium wies in seinem Bezugsschreiben darauf hin, dass nach Information der Autobahndirektion die derzeitige Verkehrsführung an der Autobahnbaustelle ab 17.03.2003 neu geregelt und der gesamte Verkehr dann auf die bis dahin fertiggestellten neuen Fahrbahnteile umgelegt werden soll. Im Vergleich zur derzeitigen Fahrbahnbreite wird dann mehr Platz für den Autobahnverkehr zur Verfügung stehen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit angehoben werden können. Der nicht amtliche Hinweis

sei spätestens mit Fertigstellung des 6-streifigen Autobahnausbaus wieder zu entfernen.

7.2. Errichtung einer Verkehrsinsel im westlichen Einfahrtsbereich
 Ein konkreter Antrag liegt hierzu nicht vor.

7.3. Errichtung einer Verkehrsinsel im östlichen Einfahrtsbereich

7.3.1. Vom Markt Hösbach wurde am 22.10.2002 die Errichtung einer Verkehrsinsel auf der OD Hösbach im östlichen Einfahrtsbereich in Höhe von Haus 179 (etwa Beginn der geschlossenen Bebauung) u.a. als Querungshilfe im Bereich des Fahrradweges von und nach Sailauf/Laufach beantragt. Nach einem Ortstermin am 18.11.2002 steht das Landratsamt dem Antrag aus Sicherheitsgründen für Fußgänger und Radfahrer im Grundsatz positiv gegenüber. Das Straßenbauamt wurde am 21.11.2002 gebeten, zur abschließenden Ermittlung eines Querungsbedarfs im Frühjahr/Sommer 2003 noch eine Verkehrszählung durchzuführen. Von unserer Seite kann aus Gründen der Geschwindigkeitsreduzierung der Antrag nur befürwortet werden, wenn von der Gemeinde aussagkräftige Geschwindigkeitsmessungen vorgelegt werden.

7.3.2. Ebenfalls für den östlichen Einfahrtsbereich hat der Markt Hösbach mit Schreiben vom 30.01.2003 hier eine Überprüfung beantragt, inwieweit an der Bushaltestelle Industriestraße die Sicherheit der querenden Fußgänger (Busbenutzer, insbesondere Schüler) verbessert werden kann. In einem gemeinsamen Ortstermin haben die Vertreter des Straßenbauamtes, der Polizei und des Landratsamtes gegen eine neue Verkehrsinsel keine Bedenken erhoben, wenn von der Gemeinde die Kosten für Fahrbahnrandbefestigung, Beleuchtung und befestigten Seitenstreifen für Bushaltesteile getragen werden. Die schriftliche Stellungnahme der Polizei und des Straßenbauamtes stehen noch aus.

7.4. Einrichtung einer ständigen Messstation für Luftschadstoffe

Nach Mitteilung des LfU vom 27.11.2002 ist nach Inkrafttreten der novellierten 22. BimSchV für eine wirtschaftliche und gesetzeskonforme Luftüberwachung eine Anpassung der Anzahl und der Ausstattung der Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) erforderlich. Im Rahmen dieser Anpassung ist die Stilllegung der einzigen im Landkreis bestehenden Messstation in Kahl a.M. vorgesehen. Über die Messungen an den LÜB-Stationen hinaus sind wie bisher Messungen in Straßenschluchten vorgesehen, wie sie im Vollzug des § 40 Abs. 2 BImSchG seit 1994 durchgeführt werden. Bei entsprechender Veranlassung bietet das LfU Sondermessungen mit einer mobilen Messstation oder einem Messwagen an.

7.5. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h tagsüber an gefährlichen Abschnitten der Ortsdurchfahrt

7.51. Vom Markt Hösbach wurde bereits mit Schreiben vom 29.04.1991 eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Ortsdurchfahrt im Ortszentrum (im Bereich von Mühl- bis Seegartenstraße) beim Landratsamt beantragt. Die

Gemeinde stützte sich dabei auf ein Verkehrsgutachten, wonach eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem engen Bereich zur Sicherheit insbesondere der Fußgänger beiträgt. Außerdem wird hierdurch eine Senkung der Lärm- und Abgasbelastungen für die Anwohner der B 26 erwartet. Nach Einholung der Stellungnahmen der Polizei und des Straßenbauamtes stimmte das Landratsamt in seinem Schreiben vom 07.01.1992 dem Antrag nicht zu, da in diesem engen Bereich kaum eine höhere Geschwindigkeit möglich und bei einer solchen Geschwindigkeitsbeschränkung eine Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen sehr umstritten ist.

- 7.52. Der Markt Hösbach beantragte in seiner Eingabe vom 18.11.1996 an das Bayer. Staatsministerium des Innern im Bereich der genannten Engstellen des Ortszentrums auch eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung im Interesse der Fußgänger und Radfahrer. Nach Einschätzung der örtlichen Behörden (Straßenverkehrsamt, Polizei, Landratsamt) ist die Ortsdurchfahrt in diesem Bereich kurvig und baulich ohnehin so eingeeengt, dass höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h nicht gefahren werden können und die dort gefahrene Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit unter 30 km/h liegt. Alle bisherigen Verkehrsunfälle seien auch nicht durch überhöhte bzw. durch unangepasste Geschwindigkeiten verursacht worden. Die mit der Prüfung beauftragte Regierung von Unterfranken befürwortete in ihrem Antwortschreiben vom 24.05.1997 nicht den Antrag. Sie wies gleichzeitig darauf hin, dass nach den Feststellungen der Bundesanstalt für Straßenwesen der Kraftstoffverbrauch als auch der Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen im Bereich von Tempo 30 höher als bei Tempo 50 ist, und in der Regel auch keine Verringerung der Lärmbelastung durch eine solche Maßnahme eintritt.
- 7.5.3. Vom Markt Hösbach wurden am 12.11.1999 die Ergebnisse einer Verkehrszählung hier vorgelegt, welche in der Zeit vom 27.09.1999 – 04.10.1999 im gemeindlichen Auftrag durchgeführt wurde. Nachdem nur wenige überhöhte Geschwindigkeiten im Vergleich zu anderen Ortsdurchfahrten schon wegen des hohen Verkehrsaufkommens festgestellt wurden, war eine Änderung der vorgenannten Bewertung nicht veranlasst.
- 7.5.4. In jüngster Zeit hat ein Anlieger der Ortsdurchfahrt (Hauptstraße 68) am 16.09.2002 eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schwerlastverkehr wegen Erschütterungen an seinem Wohn- und Geschäftshaus beantragt. In einem Ortstermin am 18.11.2002 mit Vertretern des Marktes Hösbach, der Polizei, des Straßenbauamtes und des Landratsamtes als untere Straßenverkehrsbehörde konnten keine Erschütterungen festgestellt werden und dem Bürger wurde im Bedarfsfall die Beauftragung eines Gutachtens empfohlen. Zuvor hatte schon das Straßenbauamt Aschaffenburg gegenüber dem Antragsteller am 27.05.2002 auf der Basis eines Ortstermins ausführlich Stellung genommen.

7.6. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen

Ein solcher konkreter Antrag wurde hier nach unserer Kenntnis nicht behandelt.

8. Von der Verkehrsinitiative geforderte Maßnahmen

8.1. Erstellung eines Verkehrskonzepts für Hösbach nach aktuellen verkehrsplanerischen Grundsätzen

Der Markt Hösbach hat im Januar 2003 Planungsüberlegungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Hösbach vorgelegt. Hierzu soll das Industriegebiet/Schulzentrum eine neue Verkehrsanbindung an die St 2307 etwa in Höhe Zeppelinstraße erhalten. Eine zusätzliche Entlastung der Ortsdurchfahrt könnte, nach Realisierung der vorstehenden Maßnahme durch die Einführung einer Einbahnregelung auf der Schöllkrippener Straße (Kreisstraße AB 24) zwischen der St 2307 und der Gemeindestraße An der Maas erreicht werden, damit Pendler von der St 2307 nicht über die AB 24 direkt in das Ortszentrum fahren können. Ein Ortstermin mit den örtlichen Behörden hat am 28.02.2003 stattgefunden. Vom Markt Hösbach wurde zwischenzeitlich ein Ingenieurbüro für die weitere Planung beauftragt.

Hinsichtlich des Themas „Verkehrslenkende Maßnahmen“ hat bereits die Autobahndirektion Nordbayern zum Beschilderungsplan an den BAB A 3-Anschlußstellen zu einer Besprechung am 28.02.2002 die örtlichen Behörden (Straßenbauamt, Polizei, Landratsamt) einschließlich der Gemeinden Hösbach und Goldbach eingeladen.

Die Beteiligten einigten sich auf folgende Benennung der Ausfahrtsziele:

Ausfahrtsziele	in	Fahrtrichtung	Würzburg
-----------------------	-----------	----------------------	-----------------

AS 59 Aschaffenburg-Ost:	Aschaffenburg		
	Goldbach-West		
AS 60 Goldbach (neu):	Goldbach		
	Hösbach-West		
AS 61 Hösbach:	Hösbach		
	Mömbris		
	Schöllkrippen		
	Laufach		

Die örtlichen Behörden haben einen Antrag des Marktes Hösbach, einen zusätzlichen Hinweis auf das Industriegebiet Hösbach im Bereich der AS Goldbach in Fahrtrichtung Würzburg aufzunehmen, unterstützt. Voraussetzung für diesen Zusatz ist eine Zustimmung der Obersten Baubehörde in München.

Ausfahrtsziele	in	Fahrtrichtung	Frankfurt
-----------------------	-----------	----------------------	------------------

AS 61 Hösbach:	Hösbach		
	Mömbris		
	Schöllkrippen		
	Laufach		
AS 60 Goldbach (neu):	Goldbach		
	Hösbach - West		
AS 59 Aschaffenburg-Ost:	Aschaffenburg		
	Goldbach-West		

Nach Auffassung des Landratsamtes ist diese Schilderung geeignet, den Autobahnverkehr ortsgerecht zu lenken und die Ortsdurchfahrt Hösbach zu entlasten.

8.2 **Erstellung eines Maßnahmenplans sowie Information der Öffentlichkeit gemäß** 22. **BlmSchV**

Luftreinhaltepläne sind gemäß § 47 Abs. 1 BlmSchG aufzustellen, wenn die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BlmSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten sind. An der Ortsdurchfahrt Hösbach wurde der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ bei einer Messungsreihe des Landesamtes für Umweltschutz (von März 2001 bis 2002) mit einem festgestellten Jahresmittelwert von 72 µg/m³ deutlich überschritten. Der Luftreinhalteplan legt die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen fest. Besteht die Gefahr, daß Immissionsgrenzwerte oder Alarmschwellen überschritten werden, sind gemäß § 47 Abs. 2 BlmSchG Aktionspläne aufzustellen, die festlegen, welche Maßnahmen kurzfristig zu ergreifen sind. Die Luftreinhaltepläne nach § 47 BlmSchG stellt gemäß Art. 8 BaylmSchG das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen auf.

8.3. **Streichung der Ortsdurchfahrt als Bedarfsumleitung für A 3 nach Abschluß des Autobahnausbaues**

Die Ortsdurchfahrt Hösbach ist Teil der von der Regierung von Unterfranken angeordneten A 3-Bedarfsumleitungsstrecke U 46 (AS Hösbach bis AS AB-Ost) und in der Gegenrichtung U 79 (AB-Ost bis AS Hösbach).

Die Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr soll den Verkehr im Bedarfsfall über das nachgeordnete Straßennetz von einer Anschlussstelle zu einer anderen an der Störungsstelle vorbeiführen. Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr stellen naturgemäß einen Notbehelf dar. Es liegt auf der Hand, daß der Verkehr einer Autobahn nur bedingt flüssig über das nachgeordnete Straßennetz umgeleitet werden kann.

Allerdings muß nach Ziffer 3.2.2.2 der Verkehrslenkungsrichtlinien vom 09.05.1968 auch die Leistungsfähigkeit der Bedarfsumleitungen berücksichtigt werden.

Im Anhörungstermin zum Planfeststellungsverfahren für die BAB A 3 (Abschnitt AB/Ost-Hösbach) hatte der Vertreter der Autobahndirektion Nordbayern im Zusammenhang mit der Umsetzung des ausgearbeiteten Verkehrsentlastungskonzeptes für Hösbach darauf hingewiesen, daß eine klare Entscheidung getroffen werden müsse, daß die Ortsdurchfahrt Hösbach nicht als Umleitungsstrecke ausgewiesen wird.

Bedingt durch die neue Autobahn-Anschlußstelle Goldbach hat die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 24.02.2003 das Anhörverfahren für die Festlegung der neuen Bedarfsumleitungsstrecken eingeleitet. Das Landratsamt als untere Straßenverkehrsbehörde hat hierzu- noch keine Stellungnahme abgegeben. Hierbei stellt sich das Problem, daß die OD

Hösbach im Grunde als Bedarfsumleitungsstrecke ungeeignet ist (vgl. Ziffer 3 Verkehrssicherheit), andererseits eine echte Alternativstrecke nicht vorhanden ist.

Bei einer 6-streifigen Autobahn dürften allerdings Umleitungen des Autobahnverkehrs in weniger Fällen erforderlich sein (die Praxis wird die Auswirkung der neuen Tunnel allerdings zeigen). Mit der neuen AS Goldbach ist das „Umleitungsrisiko“ für die Gemeinde Hösbach geringer geworden, da bei Autobahnunfällen in Höhe des Marktes Goldbach die neue Südspange Goldbach zwischen den AS AB-Ost und Goldbach zur Verfügung steht.

8.4. Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zum Schutz vor Verkehrslärm und Erschütterungen

Nach unserer Auffassung ist zweifelhaft, ob eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung sich hinsichtlich der Lärmsituation relevant auswirkt, da davon ausgegangen werden muß, daß ein niedriger Gang mit höherer Drehzahl mehr Lärm (und Schadstoffausstoß) verursacht.

Nach Auskunft des Straßenbauamtes Aschaffenburg bewirkt jedoch eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h rein rechnerisch eine Pegelreduzierung der in Ziffer 1 ermittelten Werte um ca. 2,5 dB (A). Dieser Nachtwert läge dann immer noch über dem maßgebenden Pegel der Lärmsanierung für Mischgebiete. Allerdings liegt die Wahrnehmungsgrenze, ab der ein Mensch unterschiedlich laute Geräusche erkennt, erst bei einer Pegeldifferenz von ca. 3 dB (A).

8.5. Anordnung eines LKW-Fahrverbots nachts von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr

Eine vom Straßenbauamt Aschaffenburg in der Nacht vom 10.04.1990 22.00 Uhr / 11.04.1990 bis 6.00 Uhr durchgeführte Verkehrszählung in der Ortsdurchfahrt Hösbach (beide Fahrtrichtungen) hat gezeigt, daß das LKW-Aufkommen zur Nachtzeit mit 26 % des Gesamtdurchlaufs an diesem Zähltag sehr gering war.

Laut DTV 2000 lag der LKW-Anteil an den beiden Zählstellen in Hösbach nachts bei 5,9 % (Ortszentrum) bzw. 10,7 % (Industriegebiet). Hier handelt es sich allerdings um LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 2,8 t.

Nachts sind in der Regel auf der BAB A 3 wenig Stauungen, die ein Ausweichen in die OD Hösbach fördern. Nach Fertigstellung des Autobahnausbaues gibt es für den überörtlichen Verkehr noch weniger Anlaß diese Ortsdurchfahrt zu nutzen. Im übrigen dürfte ein LKW-Anliegerverkehr auch in der Nachtzeit auf der Ortsdurchfahrt vorhanden sein.

Mit freundlichen Grüßen

D o r n
Regierungsdirektor

(dieses Schreiben wurde über PC gefaxt
und ist ohne Unterschrift gültig)