



# L 3065; Ortsumfahrung Seligenstadt, 3. Bauabschnitt

ausgewählte Thesen und deren Beantwortung

# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## These 1

- Die Vorzugsvariante sei keine echte Umfahrungsstraße.

### Richtig ist:

- Die Trasse verläuft außerhalb bebauter Gebiete.
- Alle Wohngebiete werden umfahren.
- Der Eichwaldhof liegt „außerhalb“, wird aber an die Umfahrungsstraße angebunden.



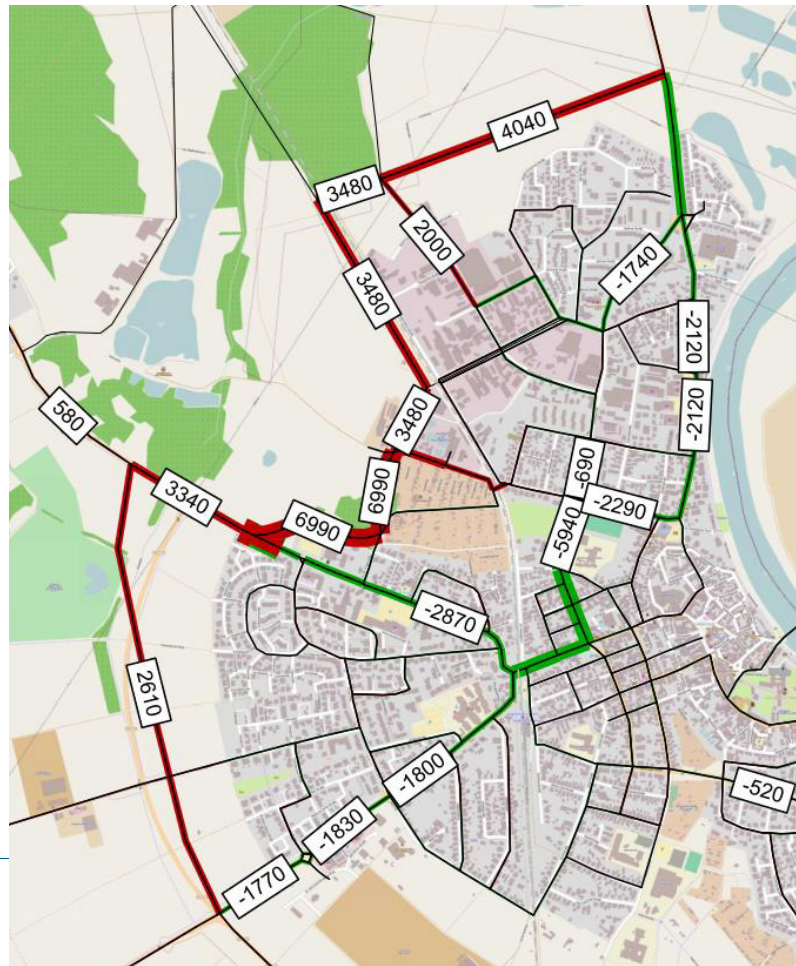
# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## Thesen 2 und 3

- Verkehrsströme würden nur innerhalb der Stadt verschoben,
- sehr geringe Entlastungswirkung selbst nach optimistischen Prognosen.

### Richtig ist:

- Verkehrsuntersuchungen, so auch die zur Ortsumfahrung Seligenstadt, sind darauf ausgelegt, realistische Prognosen abzugeben.
- Deutliche und spürbare Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Ortsumfahrung.
- Quell- und Zielverkehre müssen und sollen auf kurzen Wegen zur Umfahrungsstraße gebracht werden.



## These 4

- die Vorzugsvariante belaste die Wohngebiete Froschhausen, Silzenfeld, An der Pfingstweide, Am Simmig, Jahnstraße, Am Niederfeld.

### Richtig ist:

- An der einer Umfahrungsstraße zugewandten Seite eines Wohngebietes erfolgt eine Mehrbelastung durch Verkehrslärm.
- Hier gelten gesetzliche Lärmvorgewerte, z.B. bei Wohngebieten 59 db(A) tags und 49 db(A) nachts.
- Die Einhaltung der Grenzwerte wird grundsätzlich mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) sichergestellt.
- Durch eine Reduzierung des Verkehrs auf innerstädtischen Straßen wird der Lärm in Teilen der Wohngebiete zurückgehen (z.B. Am Simmig, Am Niederfeld).
- Jede Variante für eine Umfahrungsstraße belastet die Gebiete Silzenfeld und den Stadtteil Froschhausen, da mehr Verkehr auf den bereits bestehenden Abschnitt verlagert wird.
- Froschhausen wird durch die Vorzugsvariante im Vergleich zu anderen Varianten am wenigsten belastet. Eine Lärmerhöhung ist rechnerisch vorhanden, aber nicht hörbar ( $< 0,5$  db(A)).

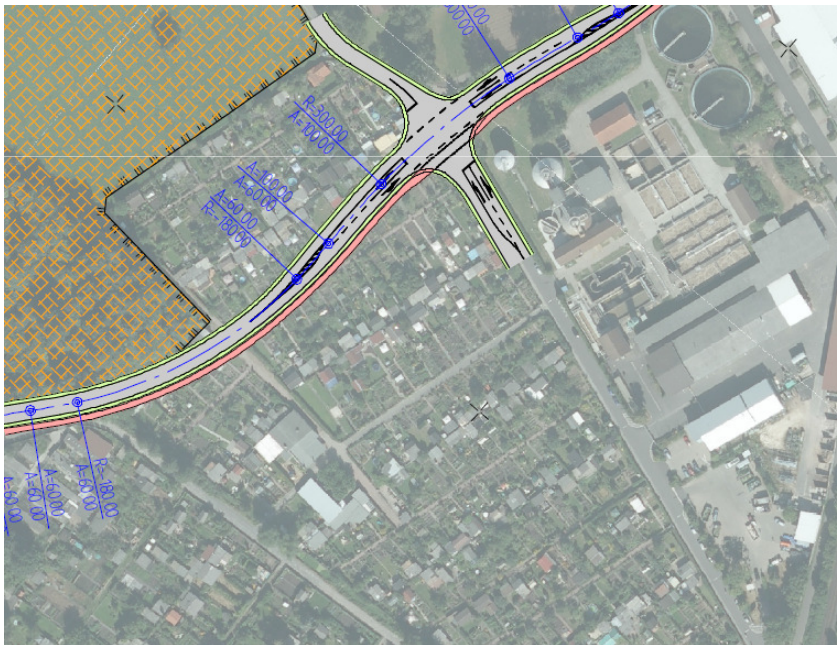
# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## These 5

- Kleingartengebiet am Eichwald würde vernichtet.

### Richtig ist:

- ca. 1/3 des Kleingartengebietes wird beansprucht.
- Alternative Grundstücke sollen gemeinsam mit der Stadt gesucht werden.



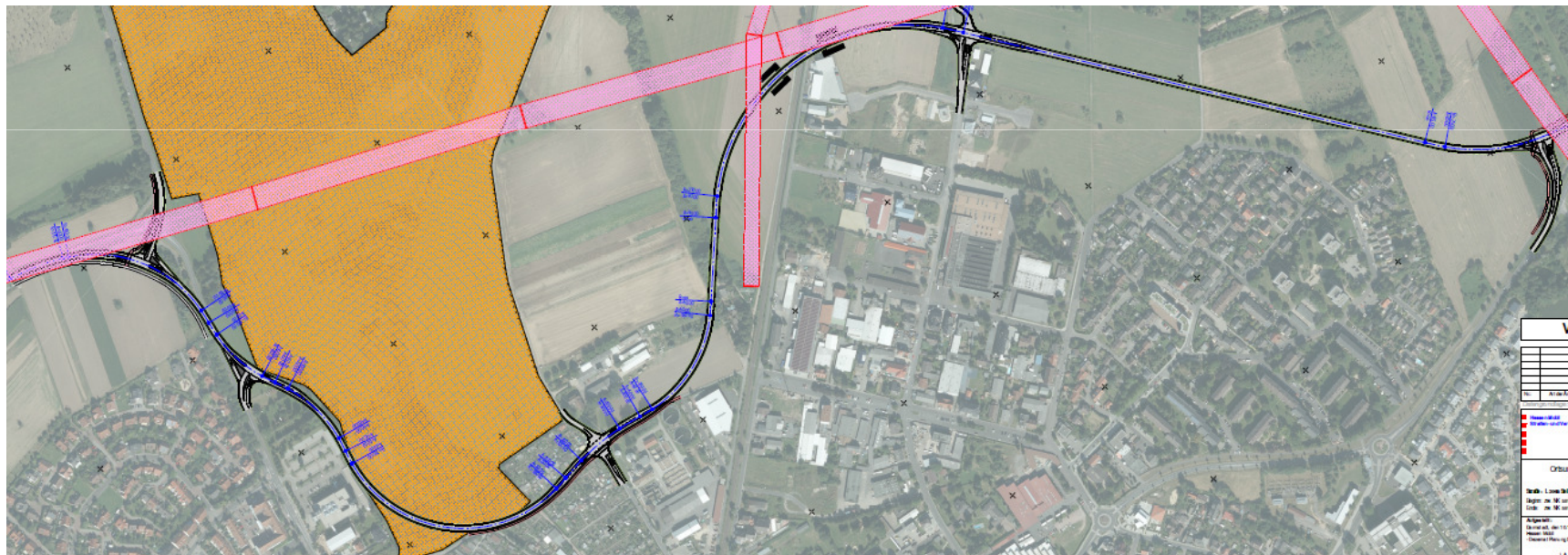
# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## These 6

- Die Trasse durchkreuze Wohngebiete.

### Richtig ist:

- es werden keine Wohngebiete durchkreuzt.



## These 7

- Die Vorzugsvariante schneide das Naturschutzgebiet an und sei derzeit nicht genehmigungsfähig.

### Richtig ist:

- Das Naturschutzgebiet wird tangiert.
- Aufgrund der Stickstoffeinträge in das FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat) kann derzeit eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.
  
- ABER:
- Dies ist bei allen untersuchten Varianten der Fall, außer bei der unzumutbaren Anschlussalternative über die Straße „an der Pflingstweide“.
  
- UND:
- Nach Naturschutzrecht kann eine Ausnahmegenehmigung nur für diejenige Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets erteilt werden.  
Dies ist bei der Vorzugsvariante der Fall.
- Varianten quer durch das FFH-Gebiet sind nicht genehmigungsfähig.

## These 8

- Die erstellten Gutachten sehen eine bis zu 8m hohe Schutzmauer für das FFH Gebiet vor, nicht aber für die Bürger.

### Richtig ist:

- In Kap. 6.2 Anhang D zur FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde untersucht, ob mit Schutzwänden die Beeinträchtigung unter der Erheblichkeitsschwelle bleibt, dies ist erst ab 8m hohen Wänden der Fall.
- Hessen Mobil hält eine 8m hohe Wand für nicht zumutbar.
- Im genannten Gutachten wurden weitere mögliche Schutzmaßnahmen genannt, wie z.B. eine weitere Abrückung der Trasse vom Schutzgebiet.
- alle erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden in einem Lärmgutachten im Zuge der Entwurfsplanung ermittelt, d.h. erst im nächsten, detaillierteren Planungsschritt.



# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## These 9

- Die Kosten für die Bürger und die Stadt seien nicht transparent.

### Richtig ist:

- Im Zuge der Vorplanung erfolgte eine Kostenschätzung, die allen Beteiligten, also der Stadt sowie dem Arbeitskreis Anwohnerschaft sowie dem Arbeitskreis Fachbehörden zur Verfügung gestellt wurden.
- Die Zusammenfassung basiert auf einer Kostenschätzung der unterschiedlichsten Positionen, zudem wurden die Kostenansätze transparent dargelegt.

| in €                               | Variante 1        | Variante 2        | Variante 3        | Variante 3B       | Variante 4        | Pfingstweide   |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Streckenbau                        | 3.590.000         | 5.830.000         | 6.055.000         | 6.555.000         | 8.120.000         | -180.000       |
| Erdbau und Leitungen               | 3.150.000         | 3.150.000         | 2.080.000         | 2.180.000         | 870.000           | 100.000        |
| Bauwerke                           | 3.950.000         | 4.500.000         | 2.720.000         | 2.540.000         | 1.260.000         | 200.000        |
| Grunderwerb                        | 1.405.000         | 1.335.000         | 985.000           | 1.030.000         | 1.275.000         | 735.000        |
| Sonstiges                          | 570.000           | 690.000           | 710.000           | 710.000           | 360.000           | -80.000        |
| landschaftspflegerische Maßnahmen  | 633.000           | 775.000           | 628.000           | 651.000           | 594.000           | 0              |
| <b>Gesamtsumme Bau+Grunderwerb</b> | <b>13.298.000</b> | <b>16.280.000</b> | <b>13.178.000</b> | <b>13.666.000</b> | <b>12.479.000</b> | <b>775.000</b> |

## These 10

- Die Situation an der Jahnstraße sei völlig vernachlässigt worden. Resultat sei eine indirekte Stadtzufahrt.

### Richtig ist:

- Im Erläuterungsbericht wurde unter Kap. 3.2.8 die Situation an der Jahnstraße mit den möglichen flankierenden Maßnahmen im städtischen Netz dargestellt.
- Auch in der Verkehrsuntersuchung sind die Auswirkungen auf die Jahnstraße berücksichtigt, z.B. keine Öffnung des Viaduktes für LKW.
- Die Anschlussvariante bzw. Ausgestaltung des Knotenpunktes am Eichwald muss im folgenden Planungsschritt im Detail untersucht werden.
- ÜBRIGENS:
- Die neu in die Diskussion eingebrachte Variante der Vereinigten Bürgerinitiativen Seligenstadt (VBS) – „blaue Variante“, welche mitten durch das FFH-Gebiet verlaufen soll, unterscheidet sich in diesem Punkt keinerlei von der Vorzugsvariante.

## These 11

- Die Ortsdurchfahrt von Froschhausen würde massiv belastet.

### Richtig ist:

- Die Ortsdurchfahrt von Froschhausen wird im Jahr 2020 ohne Realisierung der Umfahrungsstraße mit ca. 13.600 Kfz/24h belastet sein (Analysefall im Jahr 2010: 12.200 Kfz/24h)
- Die Mehrbelastung für Froschhausen durch die jeweilige Variante beträgt:

|                             | Vorzugsvariante<br>„Bahntrasse“ | Vierte Variante | Neue Variante<br>(blaue Trasse der<br>VBS) |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------------|--|
| Ortseingang<br>Froschhausen | + 580 Kfz/24h                   | + 1.360 Kfz/24h | + 1.050 Kfz/24h                            |

## These 12

- Fehlende Kommunikation und Suche nach Lösungsansätzen mit den Naturschutzbehörden.

### Richtig ist:

- Die Vorplanung wurde sowohl durch die Stadt Seligenstadt als auch 2 Arbeitskreise begleitet
- Mit dem „Arbeitskreis Anwohnerschaft“ fanden 4 Termine statt.  
(Teilnehmer u.a. 11 Anwohner aus verschiedenen Straßenzügen)
- Mit dem „Arbeitskreis Fachbehörden“ fanden 2 Termine statt.  
(Teilnehmer u.a. obere und untere Naturschutzbehörden, BUND, NABU,...)
  
- Die neue (blaue) Variante der VBS war bereits Bestandteil einer umweltfachlichen Untersuchung aus 2008/2009.
- am 13. Mai 2015 hat die obere Naturschutzbehörde gegenüber der VBS bereits schriftlich mitgeteilt, dass die vorgeschlagene Trasse durch das FFH-Gebiet „auch hinsichtlich der rechtlich relevanten Belange des Arten- und Biotopschutzes mit deutlichem Abstand als die ungünstigste Variante einzustufen ist“  
und dass Alternativen zur Verfügung stehen, die mit keinen bzw. geringeren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu realisieren wären.

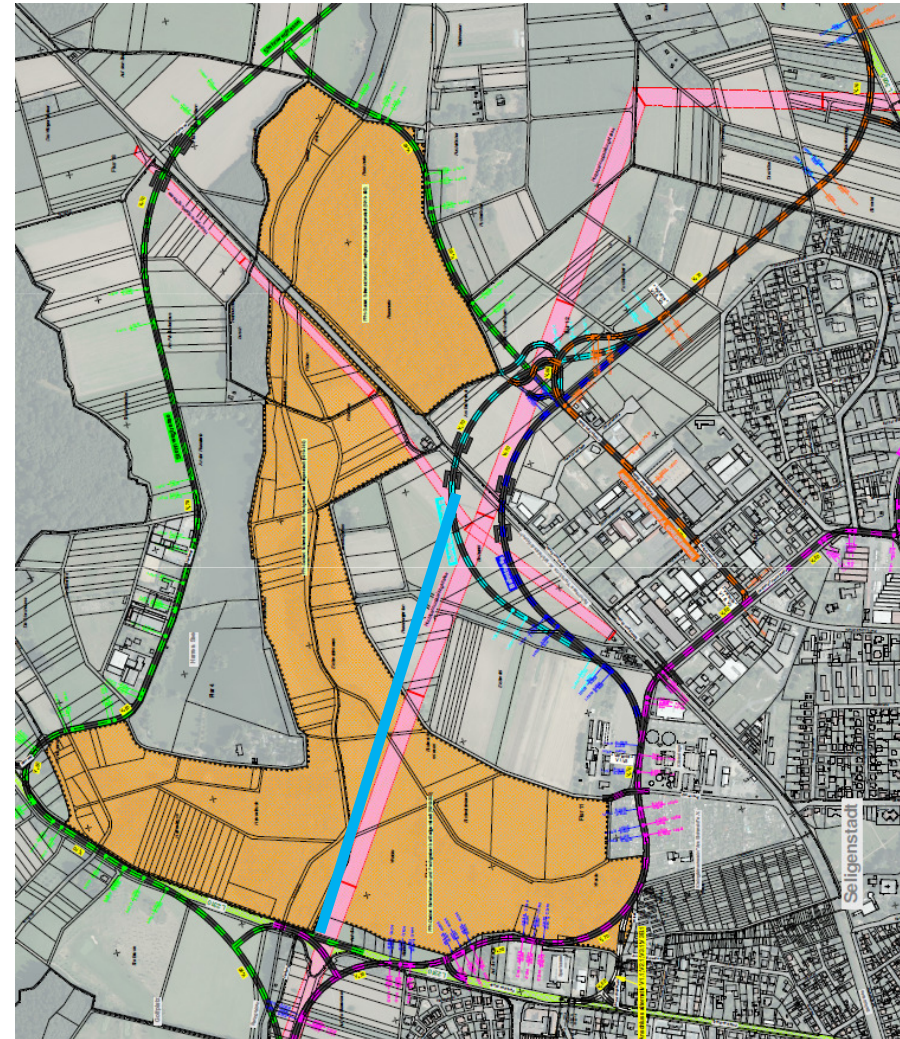
# L 3065; OU Seligenstadt, 3. Bauabschnitt – ausgewählte Thesen

## These 13

- Eine Variante durch das FFH-Gebiet („blaue Variante“ —) sei genehmigungsfähig.

### Richtig ist:

- Bereits eine Machbarkeitsstudie aus 2008/2009 kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer solchen Variante jahrelange Planungsverzögerungen und ein negativer Ausgang der Verfahren zu befürchten sei.
- Das Regierungspräsidium Darmstadt hat sich im Frühjahr 2015 dahin klar geäußert, dass eine solche Variante bei Vorliegen einer zumutbaren Alternative aufgrund der Gesetzeslage keine Realisierungschance hat.
- Es liegt eine zumutbare Alternative vor, nämlich die Vorzugsvariante „Bahntrassenvariante“.





**Danke !**

