

**Sitzung des Bau-, Planungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Energieausschusses am Mittwoch, dem 12.10.2022**

**Hier: Fragenkatalog zu Vorbereitung der zu TOP 2 „Vermeidung einer Vollsperrung der L3011 in Lorsbach / Antrag KT/2022/232/19.WP“ beigeladenen Expertinnen/Experten von Hessen Mobil**

**Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende Nathalie Ferko,  
sehr geehrter Herr Kreistagsvorsitzender Männer,  
sehr geehrte Herren Stevin und Grams aus dem Büro der Kreisorgane,**

wir bitten im Sinne einer prozessoptimierten Beratung den nachfolgenden Fragenkatalog zeitnah in der laufenden Woche an Hessen Mobil zu übersenden, damit dort über den Inhalt der Vorlage hinaus eine angemessene Vorbereitung erfolgen kann. Ebenso bitten wir um entsprechende Information des Herrn Landrates Cyriax, der hauptamtlichen Beigeordneten Frau Overdick und Herrn Baron sowie der übrigen Fraktionsvorstände.

### **Fragenkatalog**

#### **1. Komplex Reiterhofumfahrung**

In welchem Zeitraum kann im günstigsten Fall bei entsprechender Priorität seitens der befassen Behörden das Genehmigungsverfahren um die Reiterhofumfahrung erweitert werden? Kann nicht auch eine eigenständige rechtliche (Teil-)Genehmigung für die Reiterhofumfahrung beantragt werden, ohne dass das gesamte Verfahren neu beginnen müsste? Ist eine Genehmigung mittels eines vereinfachten Verfahrens zu erlangen? Welche Träger müssen beteiligt werden? Gibt es Referenzstraßenbauvorhaben, in denen das binnen von 6 Monaten gelungen ist? Wurden alle Möglichkeiten der Prüfung bzw. Beiziehung entsprechender Gutachten ausgeschöpft, um die Stützmauer bei ggf. unvermeidbar längerem Genehmigungsvorlauf so behelfsmäßig zu ertüchtigen, dass eine zwischenzeitliche Straßennutzung bis zur Genehmigungsvorlage der Reiterhofumfahrung und Beginn der Arbeiten verantwortbar erfolgen kann?

#### **2. Verkürzung der Vollsperrungszeit durch mehr Personaleinsatz oder finanzielle Leistungsanreize**

Kann durch zeitleistungsabhängige Zuschläge oder einen verstärkten Personaleinsatz (quantitativ u./o. qualitativ) eine Verkürzung der Vollsperrungszeit erreicht werden? Welche Schichtdienstmodelle sind denkbar und in welchem Umfang vermögen sie, die Bauzeit zu verkürzen? Gibt es hierfür Erfahrungswerte aus anderen Hessischen Straßenbauvorhaben?

### **3. Verkürzung der Vollsperrungszeit durch Veränderungen der technischen Bauausführung**

Welche Variationen sind hier nach wie vor möglich (z.B. Ersatz der Stützmauer mittels des sogenannten „Berliner Verbau“) und in welchem Umfang können Sie zu einer relevanten Verkürzung der Vollsperrungszeit beitragen? Sind in diesem Kontext grundsätzlich Verwendungen anderer Techniken oder zielführende Veränderungen beim Maschineneinsatz denkbar?

### **4. Auswirkungen der geplanten nur baubegleitend-temporären Verrohrung des Mühlgraben auf die Vollsperrungszeit**

Welche Aussagen können zu Art und Ausmaß der angeführten Verschlechterung der Wasserqualität bei dauerhafter Verrohrung getroffen werden? In welchem Umfang kann aber eine dauerhafte Verrohrung wiederum zur Verkürzung der Vollsperrungszeit beitragen?

### **5. Durchführung der Baumaßnahme unter dauerhafter Aufrechterhaltung einer einspurigen Verkehrsführung**

Welche individuellen Gegebenheiten waren ausschlaggebend für das Verwerfen dieser aus Sicht aller Betroffenen präferierten Variante? Warum kann bei anderen Straßenbauvorhaben mit dem Anschein nach im Vergleich höherem technischen Aufwand und noch beengteren räumlichen Gegebenheiten (z.B. L 3193 - Ausbau zwischen Ronneburg/Hüttengesäß und B 42 – Ausbau zwischen Lorch und Assmannshausen) eine dauerhafte einspurige Passierbarkeit des Baustellenbereiches ermöglicht werden?

Wieso reicht der Arbeitsraum zwischen der Scheune des Reiterhofes und dem Ende der Baustelle Richtung Hofheim bei einer einspurigen Verkehrsführung nicht aus? Durch die geplante Erhöhung des Kurvenradius rücken die Fahrbahnen vom Mühlgraben ab, was zusätzlichen Arbeitsraum schaffen würde. Beengte Platzverhältnisse gäbe es somit lediglich auf dem (kurzen) Abschnitt vom Scheunen-Anbau des Reiterhofes bis zum Beginn der Ortsdurchfahrt, dort ist gleichfalls auch das Ende der Baumaßnahme. Im restlichen Bauabschnitt stünde zwischen der Umzäunung des Klärwerkes und dem Mühlgraben doch aus hiesiger Sicht ausreichend Raum für eine Fahrspur und Aufstellungsfläche für diese Baumaßnahme zur Verfügung.

**Andreas Nickel**

**FWG**

**Barbara Grassel**

**DIE LINKE**

**Philipp Neuhaus**

**SPD**