

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rainer Brüderle
und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/1676 –**

Sechsspuriger Ausbau des Mainzer Autobahnringes

Die Belastung des Mainzer Autobahnringes (BAB A 60) zwischen dem Autobahnkreuz Mainz (Verbindung mit der A 63) und der Rheinbrücke Weisenau ist von 1980 mit ca. 30 000 Kfz pro Tag auf heute bis zu 80 000 Kfz pro Tag drastisch angewachsen. In der Folge kommt es heute praktisch an jedem Werktag zu erheblichen Verkehrsbelastungen und bei nur geringfügigen Störungen zu umfangreichen Staus. Dadurch wird die Stadt Mainz ständig durch Verkehre belastet, die aufgrund der Überlastung des Ringes auf das städtische Netz verdrängt werden. Bei Störungen und Staus gibt es sofort drastische Behinderungen auch im städtischen Netz.

Angesichts der Bedeutung der A 60 als Verkehrsachse für die Stadt Mainz und die Region, insbesondere für das Ballungsgebiet Rhein-Main mit dem Wachstumsmotor Flughafen und der Stadt Frankfurt, werden die Entwicklungschancen des Raumes durch die Überlastungen und Staus zunehmend beeinträchtigt.

Der Ausbau ist deshalb zwingend notwendig, muss so schnell wie möglich in Angriff genommen und so zügig wie technisch möglich durchgeführt werden.

Auf einer Informationsveranstaltung in Mainz wurde als Summe der Bauzeiten aller Bauabschnitte ein Zeitraum von 14 Jahren genannt. Andere Großbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen mit ähnlicher Komplexität werden in deutlich kürzeren Zeiten fertiggestellt.

Vorbemerkung:

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 sieht Investitionen in Höhe von 481 Mrd. DM (reale Kosten 1998) für den Neu- und Ausbau sowie den Ersatz und die Erhaltung des Verkehrsnetzes von Schiene, Straße und Wasserstraße vor. Im Zeitraum von 1991 bis 1998 konnten Vorhaben mit Kosten von rd. 143 Mrd. DM realisiert werden. Nach nunmehr 8 Jahren Laufzeit des bis zum Jahre

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 15. Oktober 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2012 angelegten Bundesverkehrswegeplans 1992 ist deutlich geworden, dass eine Überarbeitung aus verschiedenen Gründen notwendig ist:

Der BVWP 1992 ist mit bisher rd. 80 bis 90 Mrd. DM erheblich unterfinanziert. Die ursprünglich angenommene Finanzierungslinie musste bei gleichzeitigem Anstieg der Projektkosten abgesenkt werden. Die Überarbeitung ist insbesondere auch wegen veralteter Prognosen im Personen- und Güterverkehr und wegen überholter Szenarien als Grundlagen der Prognosen, sowie überarbeitungsbedürftiger methodischer gesamtwirtschaftlicher und ökologischer Bewertungsansätze geboten. Weiterhin ist festzustellen, dass ein Teil der für diese Investitionen vorgesehenen Finanzmittel bereits durch Refinanzierungen privat vorfinanzierter Projekte in Anspruch genommen wird.

Die „Unterfinanzierung“ stellt zwar den gesetzlich anerkannten Bedarf an Projekten des vordringlichen Bedarfs nicht in Frage, führt aber zu einer erheblichen Verzögerung bei der Abarbeitung des BVWP 1992. So wird es zu Streckungen von Maßnahmen kommen und wichtige geplante Projekte können nicht begonnen werden.

Mit dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 soll für einen Vierjahreszeitraum Finanzierungsklarheit geschaffen werden. Der gültige Fünfjahresplan wird durch dieses Investitionsprogramm als Übergang vom geltenden BVWP 1992 zum neuen BVWP ersetzt. Hinsichtlich der Finanzierungsansätze gilt letztlich der allgemeine Grundsatz der Jährlichkeit der Haushalte, die die realen Möglichkeiten vorgeben; die Entscheidungen darüber sind dem Parlament vorbehalten.

1. Wie sieht der Zeitplan für das laufende Planfeststellungsverfahren aus?
2. Wann erfolgt (voraussichtlich) der Planfeststellungsbeschluss?
3. Wann kann (frühestmöglich) der Baubeginn erfolgen?

Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 gemeinsam beantwortet:

Derzeit läuft das Anhörungsverfahren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Streckenabschnitt Autobahnkreuz (AK) Mainz bis Weisenauer Brücke. Es ist Ziel der Landesregierung, den Planfeststellungsbeschluss Ende 2000/Anfang 2001 zu erlassen. Nach Eintritt der Bestandskraft könnte mit dem Bau begonnen werden, sofern finanzielle Mittel hierfür bereitgestellt werden können.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass eine Bauzeit von 14 Jahren weder technisch zwingend erforderlich noch angesichts der heutigen Probleme und der Belastungen während der Bauzeit zumutbar ist?

Der Bundesregierung wurde vom Land Rheinland-Pfalz mitgeteilt, dass bei der angesprochenen langen Bauzeit für den Ausbau des Streckenabschnittes Autobahnkreuz Mainz bis Weisenauer Brücke davon ausgegangen wird, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung die einzelnen Bauabschnitte, einschließlich eines längeren Tunnels bei Hechtsheim „unter Verkehr“ realisiert werden müs-

sen. Nach Darstellung des Landes Rheinland-Pfalz könnte bei einer auskömmlichen Finanzierung unter diesen Gesichtspunkten die Gesamtmaßnahme auch in 8 bis 10 Jahren realisiert werden.

5. Welche Möglichkeiten gibt es, die Bauzeit zu verkürzen?

Da eine Verkürzung der Bauzeit vor allem von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln abhängen wird, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine konkrete Aussage treffen.

6. Welche Bauabschnitte können gleichzeitig oder zeitlich überlappend bearbeitet werden?

Nach derzeitigem Stand sind folgende 5 Bauphasen geplant:

- a) Vollausbau vom AK Mainz über etwa 1,5 km Länge einschließlich des Neubaus der Anschlussstelle Hechtsheim-West.
- b) Vollausbau Anschlussstelle Weisenau und der kreuzenden K 19.
- c) Vollausbau der Anschlussstelle Laubenheim.
- d) Verbreiterung der Trasse von der Anschlussstelle Weisenau bis zur Rheinbrücke.
- e) Neubau des Tunnels Hechtsheim.

Dabei können die Abschnitte a) und b) sowie c) und d) gleichzeitig gebaut werden. Zeitbestimmend ist der Tunnel Hechtsheim mit einer Bauzeit von schätzungsweise etwa 5 Jahren.

7. Ist der Ausbau der A 60 in ihrem ersten Abschnitt im Verkehrswegeinvestitionsprogramm 1999 bis 2002 enthalten?

- Wenn ja, welcher Betrag ist vorgesehen und reicht dieser für die Finanzierung des ersten Bauabschnittes einschließlich der neuen Anschlussstelle Hechtsheim-West aus?
- Wenn nein, warum nicht und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Maßnahme doch noch aufzunehmen?

Im Entwurf des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 ist jetzt ein erster Bauabschnitt der A 60 (Mainzer Ring) enthalten. Hierfür wurde ein Betrag von insgesamt 30 Mio. DM vorgesehen, hiervon im Zeitraum 1999 bis 2002 ein Betrag von 23,3 Mio. DM. Der erste Bauabschnitt soll auch den Bau der Anschlussstelle Hechtsheim-West enthalten.

