

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Straßenbauprojekt Darmstädter Kreuz (A 5, A 67, A 672 und B 26)

In einem Artikel der Tageszeitung „Darmstädter Echo“ vom 19. Februar 2010 wurde über eine vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) vorgestellte Machbarkeitsstudie zum Umbau des Darmstädter Kreuzes berichtet. Am Darmstädter Kreuz treffen drei Autobahnen (A 5, A 67 sowie A 672) und eine Bundesstraße (B 26) aufeinander.

Die Machbarkeitsstudie sieht umfangreiche Baumaßnahmen an allen vier Straßen sowie an den dazugehörigen Brückenkonstruktionen vor. Des Weiteren wurde in der Machbarkeitsstudie bereits die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar integriert und berücksichtigt, welche parallel von Norden kommend erst an der A 5 und nach dem Darmstädter Kreuz an der A 67 Richtung Süden führen soll. In der Machbarkeitsstudie wird die Neubaustrecke (NBS) als wesentliche örtliche Rahmenbedingung beschrieben. Die Deutsche Bahn AG hatte in der jüngsten Vergangenheit diese NBS aufgrund von unklarer Finanzierung öffentlich in Frage gestellt. In der Schlussbemerkung des erwähnten Zeitungsartikels zur Machbarkeitsstudie wurde erwähnt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Machbarkeitsstudie grundsätzlich für gut befunden habe.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie des ASV Darmstadt zum Umbau des Darmstädter Kreuzes geprüft?
2. Wenn ja, nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie geprüft, und zu welchem Gesamturteil ist sie gekommen?
3. Wenn nein, mit welcher Begründung wurde/wird diese nicht geprüft?
4. Hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie finanziert?
5. Will die Bundesregierung das Projekt Umbau des Darmstädter Kreuzes in den neu zu erstellenden Bundesverkehrswegeplan aufnehmen?
6. Würde die Stadt Darmstadt im Falle einer Realisierung des Projektes die Kosten für den Umbau des Darmstädter Kreuzes aufgrund der Ortsdurchfahrtrichtlinien tragen müssen?
7. Falls nicht, wer würde im Falle einer Realisierung die Kosten für den Umbau des Darmstädter Kreuzes tragen?

8. Übernimmt die Bundesregierung die Kosten für die in der Machbarkeitsstudie erwähnte Straßenbrückensanierung?
9. Wie hoch ist die von der Bundesregierung erwartete Zunahme des Straßenverkehrs auf Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet, und welcher Anteil kommt dabei dem Schwerlastverkehr zu?
10. Wie hoch ist die von der Bundesregierung erwartete Zunahme des Straßenverkehrs auf den Bundesautobahnen 5 und 67 am Darmstädter Kreuz, und welcher Anteil kommt dabei dem Schwerlastverkehr zu?
11. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Bewältigung des zunehmenden Straßenverkehrs und damit auch des zunehmenden Schwerlastverkehrs ergreifen (bitte die Maßnahmen aufschlüsseln in geplante Maßnahmen im Straßenverkehr, im Schienenverkehr, im ÖPNV und weitere Mobilitätsformen zur Entlastung des Straßenverkehrs)?
12. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Bewältigung des zunehmenden Straßenverkehrs und des zunehmenden Schwerlastverkehrs im Bereich des Darmstädter Kreuzes ergreifen?
13. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar durch die Deutsche Bahn AG?
14. Welches der beiden Projekte, die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar oder der Umbau des Darmstädter Kreuzes, besitzen die höhere Priorität bzw. bedingt die Realisierung des Projektes mit der niedrigeren Priorität?
15. Inwieweit berücksichtigt die Deutsche Bahn AG bei der Entscheidung über den Streckenverlauf der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar die Machbarkeitsstudie zum Umbau des Darmstädter Kreuzes?
16. Greift, und wenn ja, in welcher Weise, das Eisenbahnkreuzungsgesetz im Fall des Straßenbauprojektes Darmstädter Kreuz (A 5, A 67, A 672 und B 26)?

Berlin, den 21. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion