

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/3893 –

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Hessen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Im Herbst 2010 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bedarfspläne, wie gesetzlich vorgeschrieben, überprüft. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum im Personenverkehr und insbesondere im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung können dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben oder neue Projekte nicht beginnen kann. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Hessen ist das fünftgrößte Bundesland Deutschlands mit 6,1 Millionen Einwohnern und einer Fläche von rund 21 000 km². Es liegt südwestlich und in der Mitte Deutschlands und gehört vor allem mit seinen südlichen Landesteilen zu den am dichtesten besiedelten und wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands.

Hessen ist eine wichtige Verkehrsdrehschneise in Deutschland und Europa. Mit dem Flughafen Frankfurt am Main, dem zweitgrößten Flughafen Kontinentaleuropas, mit mehr als 54 Millionen Passagieren pro Jahr, dem Frankfurter Hauptbahnhof mit 350 000 Fahrgästen täglich und dem Frankfurter Kreuz, das täglich 330 000 Fahrzeuge passieren. Hessen ist Drehkreuz der deutschen und europäischen Autobahnen. Prognosen gehen von einem weiteren Anstieg des Personenverkehrs und einer starken Zunahme des Güterverkehrs für Hessen aus.

Auch im Güterverkehr gehört Hessen zu den wichtigen Standorten der Logistik in Deutschland. So ist der Flughafen Frankfurt am Main ein wichtiger Knotenpunkt in weltweiten Distributionsnetzen. Auch der Logistikstandort Nordhessen ist im nationalen und europäischen Maßstab, mit seinen zahlreichen Distributionszentren und Umschlagbasen, bedeutend. Die Logistik zählt mit mehr als 204 000 Erwerbstätigen zu den beschäftigungsintensivsten Branchen in Hessen.

Hessen liegt im Zentrum des Luft- und Landverkehrs und auch im Netz der bedeutendsten europäischen Wasserstraßen. Eine bessere Einbindung der Binnenschifffahrt als leistungsfähiger Träger des Güterverkehrs ist ebenfalls wichtig zur Stärkung der Standortfaktoren Hessens.

Aufgrund der zentralen Lage in Deutschland laufen durch Hessen mehrere der wichtigsten deutschen und europäischen Nord-Süd-Autobahnen, wie die A 7 und die A 5 sowie West-Ost-Verbindungen, wie die A 3, die A 4, die A 5, die A 44 und die A 49. Zu den Fernverkehrsströmen kommen in den Ballungsräumen Hessens, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet und im Kasseler Raum, die Ströme des Regional- und Nahverkehrs. Durch die überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung ist das bestehende Netz in weiten Teilen überlastet.

Wegen des umfassenden Verkehrssektors sind Lärm, Abgase und Flächenverbrauch wichtige Probleme, die mit dem Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden müssen und zum Wohle der Anwohner zu beachten sind.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011 in Hessen neu begonnen?

Bundesschienenwege: In Hessen werden im Jahre 2011 keine Schienenneubauvorhaben des Bundes begonnen.

Bundesfernstraßen: Begonnen wird die A 49, Anschlussstelle Schwalmstadt (L 3155)–Anschlussstelle Neuental (L 3074). Erst nach Auswertung der Finanzierungsprogrammgesprächen mit den Ländern wird erkennbar sein, ob sich Möglichkeiten für weitere Baubeginne in 2011 ergeben.

Bundeswasserstraßen: keine.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Hessen jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für Hessen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?
4. Wie viele dieser zu den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen in Hessen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Bundesfernstraßen: Nach dem bisher vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Haushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sollen für Hessen zur Finanzierung der Bundesfernstraßen-Bedarfsplanmaßnahmen (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen) und zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in den nächsten Jahren folgende Mittel (Mio. Euro) zur Verfügung gestellt werden:

	2011	2012	2013	2014
Bedarfsplanmaßnahmen	119	122	68	72
Erhaltungsmaßnahmen	199	196	190	211

Der jährliche Verfügungsrahmen wird im Zusammenwirken mit den anderen Ausgabebereichen jeweils nach Verabschiedung des Haushaltsgesetzes festgelegt.

Bundeswasserstraßen: Im Bundeshaushaltsplan 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind für Infrastrukturprojekte des Vordringlichen Bedarfs der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) im Bundesland Hessen keine Mittel veranschlagt.

5. Welche hessischen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 im Vordringlichen Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?

Bundesschienenwege: Bisher wurde noch kein Vorhaben komplett abgeschlossen.

Bundesfernstraßen: Gemäß § 7 Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG) berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus. Dem Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) bzw. zuvor den Straßenbauberichten (bis einschließlich 2007) können die Bauleistungen des Bundes grafisch und tabellarisch entnommen werden.

Bundeswasserstraßen: Mit der Vertiefung des Mains wird erst nach 2016 begonnen.

6. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 aus Hessen im Vordringlichen Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Derzeit existiert kein Schienenprojekt des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 in Hessen mit einem abgeschlossenen Planungsverfahren, bei dem nicht mindestens mit einer Baustufe begonnen wurde.

Bundesfernstraßen: Vorhaben mit abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren:

- A 7 AD Kassel-Süd bis Anschlussstelle (künftig Autobahndreieck) Kassel-Ost, 8-streifiger Ausbau,
- A 44 Hasselbach bis AS Waldkappel-Ost,
- A 49 Anschlussstelle Schwalmstadt (L 3155) bis Anschlussstelle Neumental (L 3074),
- B 3 Ortsumgehung Wöllstadt/Nieder- und Ober-Wöllstadt,
- B 47 Rosengarten bis Bürstadt (B 44), 4-streifiger Ausbau,
- B 252 Ortsumgehung Vöhl/Dorfitter.

Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeit.

Bundeswasserstraßen: keine.

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene- und Wasserstraße in Hessen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Die Leitlinien für das transeuropäische Netz sind weder ein Bau- noch ein Finanzierungsplan, vielmehr erfolgt ihre Umsetzung nach nationaler Priorisierung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen, die überwiegend Bestandteil der Leitlinien sind.

8. Welche hessischen Straßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf werden nicht gemäß der ursprünglichen Planung fertiggestellt?

Was sind die Gründe für die Verzögerung für die Fertigstellung dieser Straßenbauprojekte?

Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ umfassen das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen für den Zeitraum von 2001 bis 2015. Diese Projekte sind von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung im Rahmen ihrer zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu planen und anschließend zur Baureife zu bringen. Die bauliche Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgt im Rahmen der jährlichen Finanzierungsmöglichkeiten. Der Bedarfsplan enthält keine konkreten zeitlichen Vorgaben für die Fertigstellung einzelner Straßenbauprojekte.

Schienenverkehr

Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt am Main

9. Wie ist der aktuelle Sachstand der Baumaßnahme Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt am Main (Ausbau Gelnhausen–Hailer, Bahnhof Neuhof)?

Für den dreigleisigen Ausbau Hailer–Gelnhausen liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor. Ein Abschluss der Finanzierungsvereinbarung kann gegenwärtig nicht terminiert werden.

Die Linienverbesserung im Bahnhof Neuhof mit Kosten in Höhe von rund 47 Mio. Euro wurde im November 2006 begonnen, die Inbetriebnahme ist für 2012 geplant. Das Vorhaben Bahnhof Neuhof ist eine Verbundmaßnahme mit der Straße: Die Netzlücke der A 66 zwischen Schlüchtern und der Anbindung an die A 7 soll geschlossen werden.

10. Wird der Ausbau beider Abschnitte plangemäß fertiggestellt, bzw. hat die Bundesregierung Informationen über Verzögerungen beim Ausbau?

Wenn ja, wie lange werden diese Verzögerungen andauern?

Verzögerungen beim Umbau des Bahnhofs Neuhof sind dem BMVBS nicht bekannt.

Ausbaustrecke Frankfurt am Main–Mannheim (Riedbahn)

11. Wie viele der Bahnübergänge der rund 80 km langen Strecke Frankfurt am Main–Mannheim (Riedbahn – 1987 Baubeginn), von denen im April 2009 von insgesamt 30 noch 8 zu beseitigen waren, als Voraussetzung dafür, dass auf der Bahnstrecke die Züge mit einer Geschwindigkeit von

200 km/h fahren können, sind nach dem aktuellen Planungsstand beseitigt, und wie viele müssen noch beseitigt werden?

Da die ersatzlose Beseitigung von Bahnübergängen keiner Mitwirkung des BMVBS bedarf, liegen allein der DB Netz AG belastbare Zahlen vor.

Ausbaustrecke/Neubaustrecke Frankfurt am Main–Hanau–Würzburg/Fulda

12. Tritt der Bund dafür ein, dass die im Jahre 2004 abgebrochene Voruntersuchungsplanung zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens der Deutschen Bahn AG für die Aus- und Neubaustrecke Frankfurt/Main–Fulda („Kinzigalbahn“) weitergeführt und zu einem Abschluss gebracht werden kann, und ist der Bund gewillt, sich an der Finanzierung der Planung zu beteiligen?

Der Bund wird die Fortführung der Planung für das genannte Vorhaben unterstützen, sobald eine Realisierungschance im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel absehbar ist. Die Finanzierung der Planung durch den Bund wird durch die Rahmenfinanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG (DB AG) in der jeweils aktuellen Fassung geregelt.

13. Ist davon auszugehen, dass die Finanzierung des gesamten Vorhabens gesichert ist, wenn es nach der Bedarfsplanüberprüfung im Vordringlichen Bedarf eingestellt bleibt und in den neuen Investitionsrahmenplan übernommen wird, und wann ist mit einer Realisierung des Vorhabens zu rechnen?

Über die Aufnahme von Projekten in den vom BMVBS zu erstellenden neuen Investitionsrahmenplan (IRP) ist noch nicht entschieden.

14. Welche Streckenführung favorisiert der Bund – den Ausbau entlang der bestehenden Bahnlinie oder die Variante der aus ökologischen Gesichtspunkten höchst problematischen so genannten Mottgers-Spange?

Die Bundesregierung bevorzugt keine Einzelprojekte, sondern verfolgt das Ziel, bestehende oder prognostizierte Engpässe im Schienenverkehr aufzulösen. Hierzu wurden Bedarfsplanprojekte identifiziert, die gesamtwirtschaftlich bewertet wurden. Fragen zur Umweltverträglichkeit werden im Rahmen des gesetzlich erforderlichen Planfeststellungsverfahrens geklärt. Im geltenden Bedarfsplan ist das Projekt ABS/NBS (ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke) Frankfurt am Main–Hanau–Würzburg/Fulda (Mottgers-Spange) enthalten. Der Ausbau entlang der bestehenden Strecke ist nicht Bestandteil des geltenden Bedarfsplans.

Nordmainische S-Bahn Frankfurt am Main–Hanau

15. Beabsichtigt der Bund, seinen Finanzierungsanteil am Vorhaben „Nordmainische S-Bahn“ von ursprünglich vorgesehenen 60 auf nur noch 40 Prozent abzusenken, und wird die Gefahr gesehen, dass das Projekt in diesem Fall scheitern könnte?
16. Wann ist mit einer Inbetriebnahme der „Nordmainischen S-Bahn“ zu rechnen?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund gewährt den Ländern Bundesfinanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) können ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten ab 50 Mio. Euro gefördert werden. Der Förderersatz beträgt im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Das Land Hessen hat das Vorhaben „S-Bahn Rhein-Main, Nordmainische S-Bahn“ zur anteiligen Finanzierung angemeldet. Für eine anteilige Finanzierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms müssen die Fördervoraussetzungen erfüllt sein. Dies beinhaltet unter anderem auch den Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und einen durch das Eisenbahn-Bundesamt zu prüfenden Finanzierungsantrag der DB AG. Die Voraussetzungen für eine endgültige Aufnahme in das Programm liegen derzeit nicht vor.

Eine Absenkung des möglichen Finanzierungsanteils von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ist nicht vorgesehen. Das GVFG-Bundesprogramm wird aber nach derzeitiger Gesetzeslage längstens bis 2019 fortgeführt, so dass eine nicht bis dahin erfolgte anteilige Finanzierung mit Bundesfinanzhilfen anderweitig durch das Land und/oder die Vorhabenträgerin sicherzustellen ist.

Wann mit einer Inbetriebnahme der Nordmainischen S-Bahn zu rechnen ist, kann seitens des Bundes nicht beurteilt werden.

Ausbaustrecke Hanau–Nantenbach

17. Wann wird die Sanierung welcher Abschnitte der Ausbaustrecke Hanau–Nantenbach mit der Sanierung des Schwarzkopftunnels im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege begonnen?
18. Wann wird die Sanierung des Schwarzkopftunnels (Neubau einer eingleisigen Tunnelröhre und Sanierung des bestehenden, künftig eingleisigen Schwarzkopftunnels mit Investitionsvolumen von 135,5 Mio. Euro im BVWP), wobei das BMVBS am 11. Juli 2006 die Entscheidung zugunsten der Trassierungsvariante 2+0 getroffen hatte mit zwei neuen eingleisigen Tunnelröhren in Parallellage und Auflassung des alten Schwarzkopftunnels, im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken begonnen?
19. Ist die Finanzierung dieser Maßnahmen gesichert?
20. Wann erfolgt die Fertigstellung welcher Bauabschnitte?

Die Fragen 17 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Baurecht wird für 2011 erwartet. Der Bau soll anschließend möglichst ohne großen Zeitverzug beginnen. Hierfür wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ein zeitnaher Abschluss der Finanzierungsvereinbarung angestrebt. Ob dies 2011/2012 möglich sein wird, wird gegenwärtig noch geprüft. Für die Mehrkosten der umzusetzenden Lösung – Variante 2+0 – gegenüber derjenigen im BVWP 2003 will die DB AG Bundesmittel für Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einsetzen.

Umbau des Knotenbahnhofs Frankfurt-Sportfeld (Bahnhof Stadion)

21. Wann wird der Knotenbahnhof Frankfurt-Sportfeld fertiggestellt sein, dessen erster Spatenstich am 27. April 2005 erfolgte, wobei der Gleisplan des Westkopfes Bahnhof Stadion umgebaut wurde und die Umbaumaßnahmen im April 2007 mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke 3628 (Gleis 554) abgeschlossen wurden?
22. Wann wird der zweite Bauabschnitt fertiggestellt sein, bei dem der Ostkopf teilweise spurplantechnisch verändert, der Südkopf umgebaut und um zwei Gleise ergänzt sowie korrespondierende Ingenieurbauwerke angepasst werden?
23. Wird die Inbetriebnahme des Bahnhofs wie geplant im Dezember 2011 stattfinden?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der erste Bauabschnitt ist bis auf den Ostkopf abgeschlossen. Momentan befindet sich der zweite Bauabschnitt im Bau. Die Inbetriebnahme ist nach aktuellen Informationen der DB Netz AG für Ende 2014 geplant.

Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV)

24. Wie wird die Bundesregierung die MDV als eine der wichtigsten Schienenstrecken im Fernverkehr vom Ruhrgebiet über Nordhessen nach Thüringen und Sachsen stärken?

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands mussten die Planungen für die Ausbaustrecke Dortmund–Paderborn–Kassel als Überhang im Vordringlichen Bedarf des BVWP 1992 im Zusammenhang mit der Weiterführung in Richtung neue Bundesländer neu überdacht werden.

Der Ausbau des Streckenabschnitts Dortmund–Paderborn für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h ist seit mehreren Jahren abgeschlossen.

Der Ausbau der Strecke Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Chemnitz (1. Baustufe) wird fortgesetzt. Wesentliche Abschnitte einschließlich des zusätzlichen zweigleisigen Ausbaus von zwei Abschnitten konnten bereits fertiggestellt werden. Derzeit erfolgt mit Mitteln des Konjunkturpakets I die Sanierung des Abschnittes Gößnitz–Glauchau und die Ausrüstung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik. Im Bahnhof Weimar werden zudem einzelne Anlagen erneuert.

25. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung gegen die massive Ausdünnung durch die Deutsche Bahn AG auf dieser Verbindung?

Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen. Soweit Fragen den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG betreffen, kann die Bundesregierung hierzu nur dann Auskunft geben, wenn das Unternehmen entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt hat.

Die Gestaltung des Personenfernverkehrsangebots der DB AG ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

26. Wie will die Bundesregierung in Zukunft für eine interregionale Erreichbarkeit der Anrainer-Städte und Regionen der MDV und für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur sorgen?

Zum Angebot im Personenfernverkehr wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen. Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfung konnte nur für eine modifizierte 2. Baustufe ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 erzielt und damit die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden.

27. Wie ist der aktuelle Planungsstand für eine Optimierung des MDV-Abschnittes zwischen Paderborn und Kassel und zwischen Weimar und Glauchau?

Zur weiteren Optimierung des Abschnittes Paderborn–Kassel liegen keine Planungen der DB Netz AG vor.

Zwischen Weimar und Glauchau werden derzeit für den zweigleisigen Ausbau von zwei Abschnitten Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

28. Wie ist der aktuelle Planungsstand der bislang nicht geschlossenen Elektrifizierungslücke im Abschnitt Weimar–Gößnitz?

Die Planung für die Elektrifizierung des Abschnittes Weimar–Gößnitz ist Bestandteil der optimierten 2. Baustufe. Wegen des fehlenden Nachweises der Wirtschaftlichkeit wurde eine Planung bislang noch nicht beauftragt.

29. Welche Planungen hat die Bundesregierung, um das Angebot der Deutschen Bahn AG mit dem Regionalverkehr zu vertakten und zu vernetzen?

Im Koalitionsvertrag wurde zugesagt, die Vorschläge zur Einführung eines „Deutschlandtaktes“ einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder zu unterziehen. Es liegen Vorschläge der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) vor, die auf die bessere Ausschöpfung von Marktpotenzialen der Bahn im Personenverkehr durch einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan und eine entsprechende Infrastrukturplanung zielen. Die Vorschläge der BAG SPNV sind hinsichtlich ihrer Marktwirkung, Umsetzungsmöglichkeiten und der damit verbundenen Kosten sorgfältig und ergebnisoffen zu prüfen. Derzeit besteht noch kein konkreter Arbeits- und Finanzierungsplan für die Untersuchungen.

Bei der Festlegung der Vorgehensweise ist zu berücksichtigen, dass weder den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr die Verantwortung für die konkrete Angebotsgestaltung abgenommen noch das Verfahren zur Aufstellung des BVWP bzw. des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ersetzt werden soll. Vielmehr sind vorhandene Ergebnisse für die anstehenden Untersuchungen zu nutzen. Als Einstieg ist die Analyse des bestehenden Angebots im Schienenpersonennahverkehr und der Auswirkungen der Bedarfsplanmaßnahmen auf die Fahrzeiten zwischen den Korrespondenzknoten sinnvoll.

Bundesfernstraßen

Autobahn 66, Frankfurt am Main–Fulda Teilabschnitt Frankfurt–Erlenbruch (Autobahn 66/Autobahn 661) bis Anschlussstelle Frankfurt/Bergen-Enkheim („Riederwaldtunnel“)

30. Wie ist derzeit der Baufortschritt des „Riederwaldtunnels“, für den im September 2009 der Spatenstich erfolgte, und wann kann mit einer Fertigstellung des Vorhabens gerechnet werden?

Zurzeit ist die Vervollständigung der A 661 (zweite Fahrbahn) einschließlich des Neubaus des Autobahndreiecks Erlenbruch, welches bereits zur Maßnahme Riederwaldtunnel gehört, im Bau; Fertigstellung ist voraussichtlich 2013. Es wird angestrebt, den sich östlich an die A 661 anschließenden Neubauabschnitt der A 66 einschließlich des Riederwaldtunnels 2018 fertigzustellen.

31. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Gesamtprojekts „Riederwaldtunnel“ geplant?

Entlang der geplanten Autobahn sind sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohnbebauung und Kleingartenanlagen vorgesehen. Weitere Ergänzungen der Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich der A 661 geplant, für die noch Baurecht zu schaffen ist.

32. Wann sind die einzelnen Abschnitte fertiggestellt, der östliche Lückenschluss der A 66 bei Fulda ist seit Oktober 2005 in allen Abschnitten im Bau?

Hinsichtlich des westlichen Lückenschlusses der A 66 bei Frankfurt wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen. Der östliche Lückenschluss der A 66 bei Fulda mit dem Tunnel Neuhof wird voraussichtlich 2013 fertiggestellt.

33. Kann die Gesamtfertigstellung wie geplant 2013 erfolgen, und hat die Bundesregierung Kenntnis über Verzögerungen?

Wenn ja, bei welchem Abschnitt, und was sind die Gründe für die Verzögerungen?

Aufgrund des schwierigen Baurechtsverfahrens für die A 66 (westlicher Lückenschluss in Frankfurt einschließlich Autobahndreieck Erlenbruch), welches mit dem Planfeststellungsbeschluss 2007 abgeschlossen wurde, konnte erst daran anschließend mit der Vervollständigung (Bau der 2. Richtungsfahrbahn) der A 661 begonnen werden. Die Vervollständigung der A 661 einschließlich des Neubaus des Autobahndreiecks Erlenbruch sind Voraussetzungen für den Bau des Riederwaldtunnels.

Autobahn 44

34. Wie sind die aktuellen Planungsstände bzw. Baufortschritte der durchfinanzierten A 44 (letzte Maßnahme Deutsche Einheit) in den einzelnen nachfolgenden Verkehrseinheiten (VKE):

VKE 01	Autobahndreieck Kassel-Süd (A 7)–Autobahndreieck Kassel-Ost
VKE 11	Autobahndreieck Kassel-Ost–Anschlussstelle Helsa-Ost
VKE 12	Anschlussstelle Helsa-Ost–Anschlussstelle Hessisch Lichtenau-West
VKE 20	Anschlussstelle Hessisch Lichtenau-West–Anschlussstelle Hessisch Lichtenau-Mitte
VKE 32	Anschlussstelle Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg)–Waldkappel-Hasselbach
VKE 33	Waldkappel-Hasselbach–Anschlussstelle Waldkappel
VKE 40.1	Anschlussstelle Waldkappel-Ost–Wehretal-Hoheneiche
VKE 40.2	Wehretal-Hoheneiche–Anschlussstelle Sontra-Nord
VKE 50	Anschlussstelle Sontra-Nord–Anschlussstelle Sontra-Ulfen
VKE 60	Anschlussstelle Sontra-Ulfen–Autobahndreieck Herleshausen-Wommen?

Abschnitt	Sachstand
VKE 01	Planfeststellungsbeschluss vom 01.03.2010 bestandskräftig,
VKE 11	im Planfeststellungsverfahren,
VKE 12	seit 25.05.2010 im Bau,
VKE 20	seit 10.04.2008 im Bau,
VKE 31	seit 06.10.2005 unter Verkehr,
VKE 32	seit 24.09.2010 im Bau,
VKE 33	Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2009 bestandskräftig,
VKE 40.1	im Planfeststellungsverfahren,
VKE 40.2	im Planfeststellungsverfahren,
VKE 50	in der Entwurfserstellung,
VKE 60	im Planfeststellungsverfahren.

35. Welche Lärmschutzvorkehrungen sind beim Bau der A 44-Trasse für den Ruheforst des Dautenbachtals bei Oberkaufungen geplant, wo die Autobahn über eine Brücke führen wird?

Die Planungen für diesen im Planfeststellungsverfahren befindlichen Abschnitt der A 44 sehen entsprechend den Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für das Dautenbachtal Lärmschutzwände an der Oberkaufungen zugewandten Seite der Autobahn vor. Für den Bereich des Ruheforstes (Waldfriedhof) besteht kein Anspruch auf Lärmschutz aus Lärmvorsorge.

36. Ist geplant, an der südlichen Seite der Dautenbachbrücke einen zusätzlichen Schutz für Fledermäuse zu installieren, der gleichzeitig eine Minderung des Lärms erreichen würde?

Wenn nein, warum nicht?

Die Prüfung der Betroffenheit der Fledermaushabitate und die Prüfung der gegebenenfalls erforderlichen Schadensvermeidungsmaßnahmen im laufenden Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

37. Welche Lärmschutzvorkehrungen sind für die Bewohner von Helsa bei der Abfuhr der Erdmassen von den A 44-Baustellen geplant?

Das Konzept betreffend den Erdmassentransport sieht einen Ringverkehr auf dem vorhandenen klassifizierten Straßennetz entlang der B 7, der B 451, der L 3400 sowie der L 3225 vor und betrifft damit die Ortschaften Helsa, Eschenstruth, Fürstenhagen, Hessisch Lichtenau und Friedrichsbrück. Der Ringverkehr soll die Transporte möglichst gleichmäßig auf dem Straßennetz verteilen. Um die Belastung für die Bevölkerung zu minimieren, sind für den Bereich in Helsa ausschließlich Leerfahrten vorgesehen.

Fuldabrücke Bergshausen

38. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand der Talbrücke, die südlich der Stadt Kassel bei Bergshausen das Fuldataal überspannt, deren vollständiger Abriss und Neubau Ende 2008 beschlossen wurde, da weitere abzusehende Reparaturen nicht mehr wirtschaftlich gewesen wären?

Für den Neubau der Talbrücke über die Fulda bei Bergshausen wurde die Planung Mitte 2010 aufgenommen.

39. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand der Lärmschutzmaßnahmen, die mit diesem Projekt verwirklicht werden sollen und die schon jahrelang von den Einwohnern Bergshausens gefordert werden?

Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Neubaus der Talbrücke über die Fulda bei Bergshausen wird nach Vorliegen der Ergebnisse der noch durchzuführenden lärmtechnischen Berechnungen festgelegt. Die Maßnahme wird nach Vorliegen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel in den Haushalt eingestellt.

Autobahn 3

40. Wird die verkehrstechnische Maßnahme, im Zuge des Neubaus der Lahntalbrücke bei Limburg die A 3 zwischen Kilometer 107 und 110 von sechs auf acht Streifen auszubauen und Lärmschutzwände zu bauen, außerhalb des Bedarfsplanes wie bisher geplant umgesetzt, und wie sieht der aktuelle Planungsstand aus?

Ja. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Juli 2010 eingeleitet. Derzeit läuft das Anhörungsverfahren.

41. Wie ist der aktuelle Planungsstand des im Vordringlichen Bedarf geplanten achtstreifigen Ausbaus der A 3 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Frankfurter Kreuz sowie von Offenbach bis Hanau?

Die Planungen zum achtstreifigen Ausbau zwischen dem Wiesbadener Kreuz und dem Mönchhofdreieck werden, unter Berücksichtigung der Planungskapazitäten der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, mittelfristig aufgenommen.

Für den achtstreifigen Ausbau des Abschnitts Mönchhofdreieck bis Frankfurter Kreuz wurde das Planfeststellungsverfahren im Februar 2009 eingeleitet.

Die Planungen zum achtstreifigen Ausbau zwischen dem Offenbacher Kreuz und der Anschlussstelle Hanau werden, unter Berücksichtigung der Planungskapazitäten der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, mittelfristig aufgenommen. Die Planungen zum leistungsfähigen Ausbau des Offenbacher Kreuzes werden 2011 aufgenommen.

Autobahn 4

42. Wie sind die aktuellen Planungsstände bzw. Baufortschritte der Gesamtmaßnahme der A 4 Autobahndreieck Kirchheim–Anschlussstelle Wildeck/Obersuhl mit einer Baulänge von ca. 36 km, die aus den Bauabschnitten Kirchheim, Hersfeld Ost, Hersfeld West, Friedewald und Wildeck besteht, bei dem ein frostsicherer Ausbau mit grundhafter Fahrbahnerneuerung sowie einer dritten Fahrbahn bei Steigungsstrecken geplant ist an den einzelnen Bauabschnitten

Autobahndreieck Kirchheim–Anschlussstelle Bad Hersfeld West

Autobahndreieck Kirchheim–Anschlussstelle Bad Hersfeld Ost

Autobahndreieck Kirchheim–Anschlussstelle Friedewald

Autobahndreieck Kirchheim–Anschlussstelle Wildeck?

Planungsabschnitt	Sachstand
Kirchheim	im Bau,
Bad Hersfeld West	Vorentwurf in Aufstellung,
Bad Hersfeld Ost	im Planfeststellungsverfahren,
Friedewald	im Planfeststellungsverfahren,
Wildeck	im Planfeststellungsverfahren.

43. Wie ist der Planungsstand der Lärmschutzmaßnahmen am Autobahndreieck Kirchheim?

Für die Lärmschutzmaßnahmen am Autobahndreieck Kirchheim werden zurzeit die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

Autobahn 5

44. Wie sind die Planungsstände der jeweiligen Bauabschnitte der A 5 vom Hattenbacher Dreieck bis Gambacher Kreuz, für die im BVWP ein sechsspuriger Ausbau mit dem Status Weiterer Bedarf vorgesehen ist, der im weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft bis zur Anschlussstelle Friedberg achtspuriger Ausbau, der Ausbau auf acht Fahrstreifen

für den anschließenden Abschnitt bis zum Nordwestkreuz Frankfurt mit dem Status Vordringlicher Bedarf, und der Ausbau des achtspurigen Abschnitts auf zwölf Spuren zwischen dem Westkreuz Frankfurt und dem Frankfurter Kreuz, wo aufgrund der kurzen Abfolge mehrerer Anschlussstellen Fern- und Lokalverkehr jeweils eigene Fahrbahnen erhalten sollen?

Hattenbacher Dreieck–Gambacher Kreuz:

Aufgrund der nachrangigen Bedarfsplaneinstufung besteht derzeit keine Planungstätigkeit. Im Abschnitt von der Anschlussstelle Alsfeld bis zum Hattenbacher Dreieck laufen die Voruntersuchungen für eine temporäre Standstreifenfreigabe.

Gambacher Kreuz–Anschlussstelle Friedberg:

Aufgrund der nachrangigen Bedarfsplaneinstufung besteht derzeit keine Planungstätigkeit. Die Planungen für eine temporäre Standstreifenfreigabe in beiden Richtungen werden von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung in 2011 aufgenommen.

Anschlussstelle Friedberg–Nordwestkreuz Frankfurt:

Für den Ausbau der Anschlussstelle Friedberg wird die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung im ersten Halbjahr 2011 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragen. Für den weiteren Streckenabschnitt wird die Planung in Kürze aufgenommen.

Nordwestkreuz Frankfurt–Westkreuz Frankfurt:

Die Voruntersuchungen für den Ausbau des Nordwestkreuzes einschließlich der angrenzenden Streckenabschnitte der A 5 und A 66 werden 2011 aufgenommen.

Westkreuz Frankfurt–Frankfurter Kreuz:

Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung hat die Planungen für diesen Abschnitt bislang nicht aufgenommen.

Autobahn 7

45. Wie ist der aktuelle Planungsstand des achtspurigen Ausbaus zwischen dem zukünftigen Autobahndreieck Kassel-Ost mit der A 44 und dem Autobahndreieck Kassel-Süd im Vordringlichen Bedarf, auch im Hinblick auf Lärmschutz für die Anlieger?

Der Planfeststellungsbeschluss für den achtstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Autobahndreieck Kassel Süd und dem zukünftigen Autobahndreieck Kassel Ost vom 1. März 2010 ist bestandskräftig. Baubeginn und Finanzierung sollen in Abhängigkeit der Dispositionsmöglichkeiten im Rahmen der VDE-Finanzierungslinie erfolgen.

46. Wann werden diese Ausbaumaßnahmen fertig sein?

Über einen Fertigstellungstermin der Ausbaumaßnahme kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

47. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass zeitgleich mit diesem Bau auch die notwendigen Lärmschutzvorrichtungen in Form eines überirdischen Tunnels für den Abschnitt vom Lohfelder Rüssel bis zur Abfahrt Kaufungen errichtet werden?
48. Ist es richtig, dass das zuständige Amt für Straßen- und Verkehrswesen die gleichen Lärmschutzvorrichtungen beantragt hat?
49. Schlägt die Bundesregierung andere Vorkehrungen zum Lärmschutz für die von der Ausbaumaßnahme betroffenen Anwohner vor?
50. Wenn ja, welche?
51. Wenn nein, aus welchem Grund nicht?

Die Fragen 47 bis 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Variantenvergleich der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung hat ergeben, dass eine Kombination von aktivem Lärmschutz in Form von umfangreichen Erweiterungen der vorhandenen Lärmschutzanlagen und ergänzendem passiven Lärmschutz sowie die Verwendung eines lärmindernden offenporigen Asphalts die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch den Straßenverkehrslärm darstellt. Der nach dem BImSchG und der 16. BImSchV vorzusehende Lärmschutz wird mit dem o. g. Lärmschutzkonzept gewährleistet.

Das BMVBS hat deshalb den von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung aufgestellten Projektunterlagen – einschließlich dieser den Lärmschutz im Kasseler Osten und in Lohfelden deutlich verbessernden Maßnahmen – zugestimmt. Darüber hinaus liegt dem BMVBS kein Antrag des Landes Hessen auf weitergehenden Lärmschutz in Form eines Tunnels oder einer Einhausung vor.

Mit dem vorliegenden bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss sind die Maßnahmen der Lärmvorsorge abschließend geregelt.

Autobahn 45 Gießen/Dortmund

52. Welche Maßnahmen zum Lärmschutz, Vorsorgemaßnahmen beim Neubau und Sanierungsmaßnahmen bestehender Talbrücken an der A 45 Gießen/Dortmund sind in diese Baumaßnahmen mit eingeplant?

Der nach dem BImSchG und der 16. BImSchV vorzusehende Lärmschutz wird u. a. mit Lärmschutzwänden, dem Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag und geräuschgedämpften Fahrbahnübergängen gewährleistet.

Autobahn 49

53. Gibt es eine Alternativüberlegung für den Fall, dass für die geplante Trasse der A 49 VKE 40 die Befreiung von den Vorgaben des FFH-Gebietes (FFH=Fauna-Flora-Habitat) nicht erteilt wird?

Das BMVBS geht davon aus, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz der NATURA-2000-Gebiete die Zulassung der Maßnahme erreicht wird.

54. Wird mit dem Baubeginn der A 49 eine Veränderung in der Finanzzuteilung an das Land Hessen verbunden sein?

Dies ist nicht vorgesehen.

55. Wird die Baudurchführung der A 49 in VKE 20, VKE 30 und VKE 40 so organisiert, dass zu keinem Zeitpunkt der gesamte Verkehr der A 49 über nicht ausgebaute Straßen geleitet werden muss?

Ziel ist die zeitnahe Fertigstellung aller Verkehrseinheiten der A 49. Wird dies nicht erreicht, wird der Verkehr zeitlich begrenzt über das ausgebaute klassifizierte Straßennetz geleitet.

56. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die Verbindungsrampen von der A 44 zur A 49 bei Kassel in beiden Richtungen so gebaut werden, dass die Südtangente aus Lärmschutzgründen für die Anwohner künftig vom Schwerlastverkehr entlastet werden wird, z. B. durch schwerverkehrsgerechte und großzügige Gestaltung der Verbindungsrampen, eine entsprechende Beschilderung der Fernziele und einen Einsatz dynamischer Leitsysteme?

Ein Umbau des Autobahnkreuzes Kassel West ist zurzeit nicht geplant.

57. Was ist geplant, um den Lärmschutz entlang der A 49 bei der Südtangente zu verbessern, um die Menschen in den angrenzenden Wohngebieten, vor allem in Ober- und Niederzwehren, Waldau und Rengershausen, südlich des Autobahnkreuzes Kassel-West, stärker vor Lärm zu schützen, die mit dem Lückenschluss der A 49 laut aktuellen Untersuchungen zusätzlichen Verkehrsbelastungen und damit verstärkt Verkehrslärm ausgesetzt sein werden?

Da mit der zu erwartenden Verkehrszunahme im Bereich der Stadt Kassel, d. h. zwischen dem Autobahnkreuz Kassel-West (A 44/A 49) und der Anschlussstelle Kassel (A 7/A 49), infolge des Lückenschlusses der A 49 von ca. 3 000 Kfz/24 h die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht überschritten werden, sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

58. Welcher Betrag wird für Lärmschutz beim Weiterbau der A 49 ausgegeben?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Neubaus der A 49 zwischen der AS Neuental und dem geplanten Autobahndreieck A 49/A 5 bei Gemünden auf rund 13 Mio. Euro.

59. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind anlässlich des zunehmenden Verkehrs beim Weiterbau der A 49 für die Anwohner an der A 49 in Kirchbauna geplant?

Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der A 49 südlich des Autobahnkreuzes Kassel-West von 20 000 Kfz/24 h werden die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht überschritten. Deshalb sind hier keine Lärmschutzmaßnahmen geplant.

60. Ist es vorgesehen, ein Tempolimit von 100 Kilometern pro Stunde auf der Strecke entlang Kirchbauna einzuführen, die bestehende niedrige Lärmschutzwand zu erhöhen und auf die Fahrbahn sogenannten Flüsterasphalt aufzubringen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen fällt in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder. Der Bund verfügt hier nicht über Eingriffs- oder Weisungsrechte.

Da die Auslöswerte für Lärmsanierungsmaßnahmen nicht überschritten werden, sind zurzeit keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Rahmen der Planungen des Um- und Ausbaus der Anschlussstelle Baunatal-Mitte werden die auf der Westseite (Seite Kirchbauna) teilweise verdrängten Lärmschutzeinrichtungen versetzt.

Sonstiges

Ortsumgehung Dreieich/Offenthal an der Bundesstraße 486

61. Welche Vereinbarungen gibt es zwischen dem Bund und dem Land Hessen hinsichtlich der Finanzierung für die Fertigstellung der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet, für die Baurecht vorliegt, für die im Dezember 2009 der erste Spatenstich erfolgte, für die gemäß Planfeststellungsbeschluss vorzuziehenden landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt wurden?

Es gibt keine Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem Land Hessen hinsichtlich der Finanzierung der B 486, Ortsumgehung Dreieich/Offenthal. Es gibt lediglich eine Zusage zum Baubeginn der Maßnahme.

62. Ist es richtig, dass sich derzeit das Bauwerk „Überführung Oberrenzer Weg“ im Bau befindet?

Das Bauwerk „Überführung Oberrenzer Weg“ befindet sich im Bau.

63. Ist es richtig, dass für den Neubau der „Überführung Flurstraße“ das Ausschreibungsverfahren läuft und die Vergabe dieses Bauwerkes für Dezember 2010 eingeplant ist und der Baubeginn für die Brücke „Überführung Rückersweg“ noch im ersten Halbjahr 2011 vorgesehen ist?

Ja.

64. Wird die Ortsumgehung wie geplant zum Jahresende 2012 fertiggestellt, oder verzögert sich der Abschluss der Arbeiten um ein Jahr, wie das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt mitteilt?

Wenn ja, was ist der Grund für diese Verzögerung?

65. Besteht der Grund für diese Verzögerung in der hohen Vorbelastung der Haushalte durch die im Jahr 2009 im Rahmen des Konjunkturprogramms neu begonnenen Projekte, wozu die Ortsumgehung Dreieich/Offenthal nach Angaben des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt (vgl. Schreiben vom 5. Oktober 2010 an die Stadt Dreieich) auch gehört?

Die Fragen 64 und 65 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Baubeginn der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal im Jahr 2009 im Zuge der B 486 wurde erst durch Mautmehreinnahmen 2009 bis 2012 ermöglicht.

Infolge der von Anfang an feststehenden begrenzten Laufzeit der Konjunkturpakete muss die Ausfinanzierung verschiedener Maßnahmen aus diesem Bereich nunmehr aus dem konventionellen Finanzierungsplafond geleistet werden. Dies führt faktisch dazu, dass einige Projekte zeitlich gestreckt werden müssen.

66. Wird sich die Bundesregierung bei den Abstimmungsgesprächen mit dem Land Hessen Ende 2010 (Bauprogrammbesprechung) für eine prioritäre Behandlung des Bauvorhabens Ortsumgehung Dreieich/Offenthal einsetzen?

Die Baudurchführung der Maßnahme erfolgt entsprechend der festgelegten Mittelzuweisung.

67. Aus welchen Mitteln wird die Ortsumgehung Dreieich/Offenthal finanziert (Konjunkturprogramme, Mauteinnahmen oder allgemeine Straßbaumittel)?

Die Finanzierung erfolgt entsprechend ihrer Zweckbestimmung aus den Straßebautiteln Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) Kapitel 1202 Titel 741 52 und dem Grunderwerbstitel 821 52 und Kapitel 1210 Titel 741 22 und dem Grunderwerbstitel 821 22.

68. Welche Bauabschnitte des Projektes sind von den Verzögerungen betroffen?

Die Maßnahme wird nicht abschnittsweise, sondern nach einzelnen Gewerken gebaut. Diese werden entsprechend der jährlichen Mittelzuweisung ausgeschrieben.

69. Wann werden nach den nun bestehenden Planungen welche Bauabschnitte der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal voraussichtlich fertiggestellt?

Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich in 2013 fertiggestellt werden.

70. Wie hoch sind die voraussichtlichen Baukosten bei einer fristgerechten Fertigstellung der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal zum Jahresende 2012?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Baukosten auf rund 12 Mio. Euro.

71. Wie hoch sind die Baukosten der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal bei einer um ein Jahr verzögerten Fertigstellung unter Berücksichtigung der Ausgaben, z. B. für die erforderliche Baustellensicherung, den steigenden Baupreisindex usw.?

Eine gegenüber den Planungen frühere Fertigstellung der Ortsumgehung Dreieich/Offenthal könnte nur durch eine Umschichtung der finanziellen Mittel

hierfür zu Lasten anderer hessischer Bundesstraßenbaumaßnahmen erfolgen. Mehrkosten sind für die aktuell geplante Baudurchführung mit Fertigstellungstermin 2013 nicht zu erwarten.

Bundesstraße 38 – Ortsumgehung Reinheim und Spachbrücken

72. Ist es richtig, dass sich die Fertigstellung der Ortsumgehung Reinheim, die seit 1993 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist, bei der der Planfeststellungsbeschluss seit 22. Februar 2008 rechtskräftig ist und Baurecht vorliegt, bei der die Bauarbeiten seit Baubeginn im Mai 2009 planmäßig laufen, um ein Jahr entgegen der ursprünglichen Planung nach Informationen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt, von Mitte 2012 auf Ende 2013 aufgrund von Mittelknappheit in den nachfolgenden Haushalten wegen der 2009 im Rahmen des Konjunkturprogramms neu begonnenen Projekte verschiebt, und wenn ja, wer hat die zeitliche Verzögerung der Baumaßnahme beschlossen?
73. Welche Abschnitte sind von der Verzögerung betroffen, und was sind die Gründe für diese Verzögerung?

Die Fragen 72 und 73 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Baubeginn der Ortsumgehung Reinheim im Jahr 2009 wurde erst durch das Konjunkturpaket I möglich.

Bei der B 38 Ortsumgehung Reinheim/Spachbrücken wäre zwar eine Fertigstellung Mitte 2012 möglich. Infolge der von Anfang an feststehenden begrenzten Laufzeit des Konjunkturpaketes I muss die Ausfinanzierung aber aus dem konventionellen Finanzierungsplafond geleistet werden.

74. Wurden bei der Entscheidung zur zeitlichen Streckung des Projekts Überlegungen hinsichtlich der gesundheitsgefährdenden Feinstaubbelastung vor Ort mit einbezogen, weil die hohe Feinstaubbelastung der Anwohner ein wesentlicher Grund für den Bau der Ortsumgehung B 38 Reinheim und Spachbrücken ist?

Nein. Der Bau einer Ortsumgehung dient in erster Linie den im Bundesverkehrswegeplan definierten zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen.

75. Welche Auswirkungen hat die Verzögerung der Baumaßnahme für den Feinstaubaktionsplan, der für die belastete Region vorgelegt werden muss?

Laut Auskunft des Landes Hessen hat die Verzögerung der Baumaßnahme keine Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung.

76. Sind seitens der Europäischen Union Sanktionen zu erwarten, da durch den verzögerten Bauabschluss die Grenzwerte weiterhin dauerhaft überschritten werden?

Eine dauerhafte Grenzwertüberschreitung ist nicht zu erwarten; dies gilt auch für die Ortsdurchfahrt Reinheim.

77. Entstehen durch die zeitliche Verzögerung der Fertigstellung Mehrkosten, und wenn ja, wie hoch sind diese, und wer trägt diese?

Eine gegenüber den Planungen frühere Fertigstellung der Ortsumgehung Reinheim/Spachbrücken könnte nur durch eine Umschichtung der finanziellen Mittel hierfür zu Lasten anderer hessischer Bundesstraßenbaumaßnahmen erfolgen. Mehrkosten sind für die aktuell geplante Baudurchführung mit Fertigstellungstermin Ende 2013 nicht zu erwarten.

78. Aus welchen Mitteln wird die Ortsumgehung Reinheim/Spachbrücken finanziert, aus Mitteln des Konjunkturprogramms oder aus dem Titel des Bundesverkehrswegeplans im Bundeshaushalt?
79. Aus welchen Finanzmitteln ist der Bau der Ortsumgehung Reinheim begonnen worden?

Die Fragen 78 und 79 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung erfolgt entsprechend ihrer Zweckbestimmung aus den Straßenausbautiteln Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) Kapitel 1202 Titel 741 52, Kapitel 1202, Innovations- und Investitionsprogramm „Verkehr“ 2009–2010 (KP I) und Kapitel 1210, Grunderwerbstitel 821 22.

80. Welche Abschnitte der Ortsumgehung werden wann fertiggestellt sein?

Für die Ortsumgehung wurden keine Teilabschnitte gebildet. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für 2013 geplant.

Bundesstraße 44 – Ortsumgehung Dornheim

81. Wann ist mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Dornheim zu rechnen, da aufgrund von Änderungen im Europäischen Naturschutzrecht vertiefende Untersuchungen vorgenommen werden müssen?

Für die Ortsumgehung Groß-Gerau/Dornheim erstellt die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung derzeit die Projektunterlagen. Danach erfolgt die Durchführung des Baurechtsverfahrens. Aufgrund dieses frühen Planungsstadiums kann noch keine konkrete Aussage über den Baubeginn getroffen werden.

Bundesstraße 40/Bundesstraße 519 – Ortsumgehung Flörsheim, Wicker, Weilbach

82. Wann kann mit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße begonnen werden, wenn das ruhende Planfeststellungsverfahren wieder aufgenommen wird und schnellstmöglich Baurecht geschaffen wird, die in der Stadt Flörsheim von der politischen Mehrheit unterstützt wird, wobei insbesondere die Entlastung von Weilbach mit einer Verkehrsbelastung von über 20 000 Kfz pro 24 Stunden als dringlich angesehen wird, obwohl die Bindefrist des Bürgerentscheids von 2007 inzwischen im Mai 2010 abgelaufen ist?

Der Bau der Ortsumgehung Flörsheim/Wicker/Weilbach kann nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses in Abhängigkeit der dann für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolgen.

Bundesstraße 519 – Ortsumgehung Hofheim

83. Wird die Ortsumgehung Hofheim, bei der das Land Hessen mit der Baurechtsschaffung nicht vorankommt, an der von Seiten der Anwohnerinnen und Anwohnern ein großes Interesse besteht, auch in den neuen Bundesverkehrswegeplan wieder aufgenommen?

Die Ortsumgehung Hofheim ist aktuell im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Über mögliche Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen oder Entfall im Rahmen der Aufstellung eines neuen BVWP kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Südumgehung Mörfelden

84. Wie ist der aktuelle Sachstand der Südumgehung Mörfelden durch die die stark befahrenen Innenstadtabschnitte der bisherigen B 486, die Langer Straße, die Westendstraße und die Rüsselsheimer Straße sowie der B 44 Gerauer Straße entlastet werden sollen, bei der die Offenlage zur Planfeststellung im Mai 2007 stattgefunden hat, die Einwendungen durch das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt (ASV) abgearbeitet und die Planung in Teilbereichen leicht verändert wurden?

Im Zuge des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens musste die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung sowohl die Verkehrsuntersuchung für die B 486/44 Ortsumgehung Mörfelden auf den Prognosehorizont 2020 fortschreiben als auch Teile der technischen und umweltfachlichen Planung gemäß veränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen überarbeiten und in die Planfeststellungsunterlagen einfügen.

85. Warum hat nach den vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt durchgeführten leichten Veränderungen der Projektplanung, in Form der Veränderung der Verlegung des Hegbaches im Südabschnitt auf eine Länge von ca. 200 m, der Anpassung an die neuen FFH- und EU-Vogelschutzrichtlinien und der Modifizierung der Höhenlage in einem Teilabschnitt wegen der Abwassersituation, die Offenlage, die durch diese Veränderungen nötig geworden ist und die für Oktober/November 2010 angekündigt wurde, bisher aber noch nicht stattgefunden?

Wann wird sie stattfinden?

Für die erneute Offenlegung der Planunterlagen muss die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung das Änderungsverfahren zur Planfeststellung bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde beantragen. Dies soll in Kürze erfolgen. Der Grund für die Verzögerung ist die Suche nach einer Ersatzfläche für eine betroffene und nach dem Bundesnaturschutzgesetz geschützte Vogelart. Die Maßnahme muss anschließend, vor Beantragung des Änderungsverfahrens, in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt werden.

86. Wie viel kostet dieses Projekt nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung aktuell insgesamt, wie hoch sind die Kosten im Einzelnen für den Grunderwerb, die Kosten für die Straßenbauverwaltung, die Kosten für den Bund, für die DB AG, die reinen Baukosten und die Kosten für die Beseitigung des Bahnüberganges, das Tunnelbauwerk?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Gesamtkosten für die Ortsumgehung auf rund 26 Mio. Euro, davon rund 7 Mio. Euro für das Trogbauwerk, 0,5 Mio. Euro für das Brückenbauwerk im Zuge der Ortsumgehung

über die Bahnstrecke und rund 3 Mio. Euro für den Grunderwerb. Die Kosten verteilen sich wie folgt:

- Anteil Straßenbaulastträger rund 18 Mio. Euro,
Anteil Bund (Staat) rund 4 Mio. Euro,
Anteil Deutsche Bahn AG rund 4 Mio. Euro.

Bundesstraße 252 – Ortsumgehungen Lahntal, Wetter und Münchhausen

87. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für die B 252 mit den Ortsumgehungen Lahntal, Wetter und Münchhausen zu rechnen?

Das Land Hessen strebt an, den Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2011 zu erlassen.

Ortsumgehung an der Bundesstraße 252 bei Twistetal-Twiste

88. Wann wird der Vorentwurf der Ortsumgehung an der B 252 bei Twistetal-Twiste, die sich im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes befindet, bei der die Linienplanung für die Ortsumgehung abgeschlossen ist, die Vermessungsarbeiten sowie die Verkehrsuntersuchungen abgeschlossen sind, vorliegen?

Der von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung aufgestellte Vorentwurf hat im Mai 2010 den Gesehen-Vermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erhalten. Derzeit erstellt die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung die Planfeststellungsunterlagen.

89. Wann plant die Bundesregierung den Beginn des Baus der Ortsumgehung?
90. Wann kann dann mit einer Fertigstellung der Ortsumgehung gerechnet werden?

Die Fragen 89 und 90 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

In Anbetracht des frühen Planungsstadiums können hierzu noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

Bundesstraße 62 – Ortsumgehungen Eckelshausen, Buchenau und Lahntal

91. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für die B 62 mit den Ortsumgehungen Eckelshausen, Buchenau und Lahntal zu rechnen?

Bei der Ortsumgehung Biedenkopf/Eckelshausen erstellt die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung derzeit die Projektunterlagen. Aufgrund dieses frühen Planungsstadiums kann deshalb noch keine konkrete Aussage weder über den Beginn noch das Ende des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Die Ortsumgehungen Dautphetal/Buchenau, Lahntal/Sterzhausen und Lahntal/Gossfelden sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Maßnahmen werden von der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung derzeit nicht beplant. Deshalb kann auch hier noch keine Auskunft über den Zeitpunkt des Endes des Planfeststellungsverfahrens gegeben werden.

Bundesstraße 3 – Ortsdurchfahrt Marburg

92. Welche Möglichkeiten sieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung der Menschen entlang der B 3 im Bereich der Ortsdurchfahrt Marburg?

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Marburg besteht kein Anspruch auf Lärmschutz aus Lärmvorsorge. Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesstraßen als freiwillige Leistung des Bundes können nur umgesetzt werden, wenn die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind und Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Auch die Verhältnismäßigkeit im Vergleich zu anderen Lärmsanierungsmaßnahmen ist dabei zu berücksichtigen.

Bundesstraße 454 – Stadtallendorf

93. Wann ist die Realisierung der weiteren Teilschritte zum kreuzungsfreien Umbau der B 454 in der Ortslage Stadtallendorf geplant?

Unter der Voraussetzung, dass das Vergabeverfahren zeitnah erfolgreich abgeschlossen werden kann, ist für den 2. Teilabschnitt des Ausbaus der B 454 in der Ortsdurchfahrt Stadtallendorf eine Bauzeit von 2011 bis 2013 vorgesehen. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung plant die bauliche Umsetzung des 3. Teilabschnitts unmittelbar nach Fertigstellung des 2. Abschnitts.

Ortsumgehungen an der Bundesstraße 27

94. Wie sind die aktuellen Planungsstände bzw. Baufortschritte der Ortsumgehungen Hauneck/Unterhaun, Ludwigsau/Friedlos sowie Neu-Eichenberg/Hebenshausen an der B 27, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden, nach einzelnen Maßnahmen und Bauabschnitten aufgeschlüsselt?

Innerhalb der drei Ortsumgehungen wurden keine Teilabschnitte gebildet.

B 27 Ortsumgehung Hauneck/Unterhaun:

Die Maßnahme befindet sich seit September 2010 im Bau.

B 27 Ortsumgehung Ludwigsau/Friedlos:

Das Vorhaben befindet sich in der Linienplanung.

B 27 Ortsumgehung Neu-Eichenberg/Hebenshausen:

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Oktober 2009 eingeleitet.

95. Wann ist mit der Fertigstellung der einzelnen Ortsumgehungen zu rechnen?

96. Welche Abschnitte der Ortsumgehungen werden wann fertiggestellt sein?

Die Fragen 95 und 96 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung plant die Fertigstellung der Ortsumgehung Hauneck/Unterhaun für 2015.

Für die Ortsumgehung Ludwigsau/Friedlos und die Ortsumgehung Neu-Eichenberg/Hebenshausen sind in Anbetracht der frühen Planungsstände derzeit keine konkreten Aussagen über die Fertigstellungstermine möglich.

97. Welche Kosten werden für die einzelnen Ortsumgehungen erwartet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten für die Ortsumgehung Hauneck/Unterhaun auf rund 30 Mio. Euro.

Für die Ortsumgehung Ludwigsau/Friedlos sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 Kosten von 12,5 Mio. Euro angegeben. Eine neue Kostenschätzung wird erst nach Abschluss der Linienplanung vorliegen.

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten für die Ortsumgehung Neu-Eichenberg/Hebenshausen auf rund 9 Mio. Euro.

Ortsumgehung Rotenburg/Lispenhausen an der Bundesstraße 83

98. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Ortsumgehung Rotenburg/Lispenhausen an der B 83, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet und deren Variantenuntersuchung dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits Ende Januar 2010 vorlag?

Für die B 83 Ortsumgehung Rotenburg/Lispenhausen erstellt die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung derzeit den Vorentwurf.

99. Wann kann mit dem Baubeginn der Ortsumgehung gerechnet werden?

100. Welche Abschnitte der Ortsumgehung werden wann fertiggestellt sein?

Die Fragen 99 und 100 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

In Anbetracht des frühen Planungsstadiums können hierzu noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

101. Welche Kosten werden für die Ortsumgehung erwartet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten auf rund 17 Mio. Euro.

Ortsumgehung an der Bundesstraße 83 bei Bad Karlshafen

102. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Bad Karlshafen an der B 83, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet, deren Entwurf fertiggestellt und genehmigt ist und deren Planfeststellung für den hessischen Bauabschnitt im November 2010 eingeleitet ist, zu rechnen?

Mit einem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist voraussichtlich Ende 2011/Anfang 2012 – unter Berücksichtigung des im Land Nordrhein-Westfalen liegenden Abschnitts – zu rechnen.

103. Wann ist der voraussichtliche Baubeginn der Ortsumgehung bei Bad Karlshafen?

104. Welche Abschnitte der Ortsumgehung werden wann fertiggestellt sein?

Die Fragen 103 und 104 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Haushaltseinstellung und Baubeginn der Ortsumgehung Bad Karlshafen können nach Vorliegen des Baurechts in Abhängigkeit der für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolgen. Konkrete Termine zur Baudurchführung können zurzeit nicht genannt werden. Innerhalb der Ortsumgehung werden keine Teilabschnitte gebildet.

105. Welche Kosten werden für die Ortsumgehung erwartet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten der Ortsumgehung, einschließlich der Kosten für den nordrhein-westfälischen Abschnitt, auf rund 18 Mio. Euro.

Ortsumgehung Wehretal/Reichensachsen an der Bundesstraße 452

106. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Ortsumgehung Wehretal/Reichensachsen an der B 453, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet und deren Planfeststellungsverfahren bereits im Jahr 2006 eingeleitet worden ist?

Derzeit läuft das Anhörungsverfahren.

107. Wann kann mit dem Baubeginn der Ortsumgehung gerechnet werden?

108. Welche Abschnitte der Ortsumgehung werden wann fertiggestellt sein?

Die Fragen 107 und 108 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Haushaltseinstellung und Baubeginn der Ortsumgehung Wehretal/Reichensachsen können nach Vorliegen des Baurechts in Abhängigkeit der für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolgen. Konkrete Termine zur Baudurchführung können zurzeit nicht genannt werden. Innerhalb der Ortsumgehung werden keine Teilabschnitte gebildet.

109. Welche Kosten werden für die Ortsumgehung erwartet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten auf rund 10 Mio. Euro.

Ortsumgehungen an der Bundesstraße 249

110. Wie sind die aktuellen Planungsstände der Ortsumgehungen Eschwege sowie Meinhard/Frieda, die sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden?

111. Wann kann mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Meinhard/Frieda gerechnet werden, das Planfeststellungsverfahren für diese Ortsumgehung wurde für das erste Halbjahr 2010 in Aussicht gestellt?

Die Fragen 110 und 111 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Eschwege wird derzeit erstellt.

Das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Meinhard/Frieda ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 6. Dezember 2010 erlassen; er ist noch nicht bestandskräftig.

112. Wann kann mit dem Baubeginn der einzelnen Ortsumgehungen gerechnet werden?
113. Welche Abschnitte der Ortsumgehungen werden wann fertiggestellt sein?

Die Fragen 112 und 113 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Haushaltseinstellung und Baubeginn der Ortsumgehungen Eschwege und Meinhard/Frieda können nach Vorliegen des Baurechts in Abhängigkeit der für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolgen. Konkrete Termine zur Baudurchführung können zurzeit nicht genannt werden. Innerhalb der Ortsumgehungen werden keine Teilabschnitte gebildet.

114. Welche Kosten werden für die einzelnen Ortsumgehungen erwartet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten der Ortsumgehung Meinhard/Frieda auf rund 4 Mio. Euro und die Kosten für die Ortsumgehung Eschwege auf ca. 10 Mio. Euro.

Ortsumgehung an der Bundesstraße 251 bei Willingen

115. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Ortsumgehung?
116. Welche Abschnitte der Ortsumgehung werden wann fertiggestellt?

Die Fragen 115 und 116 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Ortsumgehung Willingen im Zuge der B 251 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Deshalb wird diese Maßnahmen von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung derzeit nicht beplant.

Ortsumgehung an der Bundesstraße 7 bei Calden

117. Wann wird mit dem Bau der Ortsumgehung an der B 7 bei Calden begonnen, die im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans steht, deren fünf Kilometer lange Abfahrt bereits existiert und deren Baubeginn Ortsumgehung Ende dieses Jahres vorgesehen war?
118. Wann wird voraussichtlich die Fertigstellung der Ortsumgehung Calden sein?

Die Fragen 117 und 118 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Haushaltseinstellung und Baubeginn der Ortsumgehung Calden können nach Vorliegen des Baurechtes in Abhängigkeit der für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel erfolgen. Konkrete Termine zur Baudurchführung können zurzeit nicht genannt werden.

