

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Josef Fell, Cornelia Behm, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10241 –

Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Nordspessarttrasse)

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (die „Mottgers-Spange“ bzw. „Nordspessarttrasse“) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Nun wurde jüngst die „Nordspessarttrasse“ in den Investitionsrahmenplan (IRP) für 2011 bis 2015 in die Kategorie D „Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ aufgenommen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Entscheidung für die „Nordspessarttrasse/Mottgersspange“ und gegen einen weiteren Ausbau der vorhandenen Strecke im Kinzigtal war bereits bei der Beschlussfassung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 und nachfolgend im Gesetzgebungsverfahren für den neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in 2004 getroffen worden.

1. Wie sind vor diesem Hintergrund die Äußerungen des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Rainer Bomba, zu werten, wonach mit der Aufnahme in den Investitionsrahmenplan ein „klares Bekenntnis der Bundesregierung“ zur „Nordspessarttrasse“ (so zitiert in der Gelnhäuser Neue Zeitung vom 20. März 2012) gegeben, aber noch keine Festlegung auf eine bestimmte „Gestaltung“ (also Trassenführung) vorgenommen worden sei, wie der Abgeordnete Dr. Peter Tauber den Staatssekretär Rainer Bomba verstanden haben will?

Die Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Mottgersspange/Nordspessarttrasse) hat sich im Planfall 16a der im Jahr 2010 abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung als die gesamtwirtschaftlich vorteilhafte Variante ergeben.

Die konkrete Trassenführung der Neubaustrecke durch den Nordspessart wird abschließend erst als Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens festgelegt werden.

2. Sieht die Bundesregierung – trotz der Aufnahme der „Nordspessarttrasse“ in den IRP – noch Spielraum für eine ergebnisoffene Prüfung von Trassenvarianten, insbesondere des Ausbaus der Trasse durch das Kinzigtal als Alternative?

Eine Änderung der in der Vorbemerkung der Bundesregierung genannten Entscheidung des Deutschen Bundestages ist im Rahmen eines Gesetzes zur Änderung des Bedarfsplans Schiene möglich.

3. Wie stellt sich die Bundesregierung ein ergebnisoffenes Prüfungsverfahren vor?

Welche rechtlichen Spielräume werden dafür gesehen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit der Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) begonnen, der im Jahr 2015 fertiggestellt werden soll. Dabei werden auch die ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt und gegebenenfalls weitere Vorschläge zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in den Relationen Frankfurt–Fulda–Erfurt und Frankfurt–Würzburg untersucht werden.

4. Wie könnte und sollte in diesem (wie in vielen anderen Fällen öffentlich kontrovers diskutierter Ausbauvarianten) die Bürgerbeteiligung (jenseits der rechtlichen Mindestanforderungen) aussehen?

Was ist konkret an Bürgerbeteiligung seitens der Bundesregierung geplant?

Das Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung des BVWP 2015 wurde im Juni 2012 vom BMVBS vorgestellt und im Internet veröffentlicht. Weiterhin wurde im Frühjahr 2012 der Entwurf des Handbuchs für gute Bürgerbeteiligung im gesamten Planungsprozess von Großvorhaben zur Diskussion gestellt. Die Stellungnahmen hierzu werden bis Herbst 2012 ausgewertet und veröffentlicht.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung andere Trassenvarianten (insbesondere den Ausbau der Trasse durch das Kinzigtal) im Verhältnis zu den „Nordspessarttrassen“-Varianten?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 wird verwiesen.

6. Wie ist die Aufnahme des Projekts in den IRP im Hinblick auf die Aussage des Staatssekretärs Rainer Bomba zu verstehen, nach der mit einem Beginn der Umsetzung der Planungen frühestens in zehn Jahren zu rechnen ist?

Ab wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung dieses Vorhabens bzw. des Ausbaus der Verbindung Hanau–Fulda in einer der möglichen Varianten?

7. Wie hoch ist angesichts der Äußerungen des Staatssekretärs Rainer Bomba zum geplanten Zeitpunkt der Umsetzung der Planungen der geschätzte Kostenrahmen, und wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Kosten für das Projekt in den Bundeshaushalt einzustellen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einordnung in die Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ des Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 zeigt den Planungsbeginn eines Projektes an, der bis zum Jahr 2015 erwartet wird. Mit der Realisierung kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Aufgrund des frühen Planungsstandes sind derzeit keine konkreten Aussagen zum Realisierungszeitraum des Vorhabens und seine Einpassung in die Finanzplanung des Bundes möglich.

