

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gustav Herzog, Michael Groß, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13304 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Rheinland-Pfalz

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Der Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes liegt seit Beginn des Jahres 2012 vor. Es ist jedoch bereits jetzt absehbar, dass die bisher im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte nicht mehr bis 2015 vollständig realisiert werden können. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme im Personen- und besonders im Güterverkehr ist mit erheblichen Kapazitätsengpässen und Knotenüberlastungen zu rechnen. Der Konzeptentwurf des kommenden Bundesverkehrswegeplans wurde kürzlich vorgestellt und die Bundesländer wurden aufgefordert, Projekte für den neuen Bundesverkehrswegeplan anzumelden.

Mobilität von Personen und Gütern sind eine tragende Säule für Arbeit und Wohlstand in unserer Industriegesellschaft. Angesichts dieser herausragenden Bedeutung unserer Verkehrsinfrastruktur ist es unerlässlich, ausreichend Finanzmittel für Erhalt und Ausbau unserer Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Als Konsequenz der Haushaltskonsolidierungen kam es jedoch zu einer dauerhaften Unterfinanzierung der Verkehrsträger. Wichtige Ertüchtigungen wurden zurückgestellt und ohnehin begrenzte Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur stärker in dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen verschoben. Vor diesem Hintergrund nimmt die Priorisierung der verkehrstrategisch wichtigen Projekte für ein funktionstüchtiges und zukunftsweisendes Verkehrsnetz mit einer ausreichenden Dichte intermodaler Knotenpunkte an Bedeutung zu.

In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen zuverlässige Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle. Besonders das Bundesland Rheinland-Pfalz nimmt im Herzen Europas eine herausgehobene Stellung als wichtige Verkehrsdrehscheibe in Deutschland und Europa ein. Das Rheintal stellt einen hoch frequentierten Verkehrskorridor von europäischer Bedeutung dar. Allein der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Rheinland-Pfalz hat von 2001 bis 2010 um etwa 40 Prozent auf über 17 Millionen Tonnen zugelegt. Rheinland-Pfalz grenzt im Norden an die Wirtschaftszentren des bevölkerungsstärksten Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und verbindet über den TEN-Korridor 24 Rotterdam Genua den drittgrößten Seehafen der Welt mit den südlich und östlichen lokalisierten Wirtschaftsräumen Europas. Die Bedeutung

von Rheinland-Pfalz als Kernstück der europäischen Entwicklungsachse stellt enorme Anforderungen an das Verkehrsnetz. Verkehrswege müssen daher bedarfsgerecht angepasst und so miteinander vernetzt werden, dass Verkehre möglichst nachhaltig abgewickelt werden können. Dabei muss sichergestellt werden, dass Güter von der Straße auf die nachhaltigen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Der Belastung der Bevölkerung durch Verkehrs- und besonders Schienenverkehrslärm muss mit wirksamen Instrumenten begegnet werden, um einerseits die Güterverkehrsmengen der Zukunft bewältigen und andererseits die Akzeptanz der Bevölkerung sicherstellen zu können.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 gilt, bis die Bundesregierung einen neuen Bundesverkehrswegeplan beschließt. Die Bundesregierung strebt an, im Jahr 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan vorzulegen.

Grundlage für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Er ist als Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (FStrAbG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I Jahrgang 2004 Nr. 54 vom 15. Oktober 2004).

Grundlage für den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Er ist als Anlage zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 (BSWAG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I Jahrgang 2004 Nr. 49 vom 21. September 2004).

Für Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (beide Bedarfspläne), Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) und Internationale Projekte (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege), für die eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarstaaten getroffen wurde, besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag.

Der Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) benennt diejenigen Vorhaben, die im Fünfjahreszeitraum weitergeführt, vollendet oder begonnen werden sollen.

A. Allgemein

1. Welche konkreten Straßen- und Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2013 im Bundesland Rheinland-Pfalz neu begonnen?

Bundesfernstraßen

Von den im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Maßnahmen wird im Jahr 2013 das Straßenneubauprojekt B 10, Wallmersbach–Hinterweidenthal, 2. Bauabschnitt, begonnen.

Bundesschienenwege

Keines.

Bundeswasserstraßen

Im Herbst 2013 ist nach derzeitigem Verfahrensstand mit der Vergabe der Baumaßnahme „Zweite Schleusenammer Trier“ zu rechnen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Bundesland Rheinland-Pfalz jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für das Land Rheinland-Pfalz in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2016 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?

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

Die gesamten Bundesfernstraßenmittel, die Mittel für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit [VDE], Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen [Refi] und Öffentlich Private Partnerschaften [ÖPP]) und die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für Rheinland-Pfalz in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016 betragen:

(Angaben in Mio. Euro)	Verfügungsrahmen	Rahmenvorgabe	Finanzplanung	
	2013	2014	2015	2016
Bundesfernstraßenmittel*	465	–	–	–
davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi, ÖPP)	97	43	28	30
davon Erhaltungsmittel	209	222	230	238

* Die Gesamtansätze der Länder stehen erst mit jeweiligem Haushaltsgesetz fest.

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 (LuFV) gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Die Wasserstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs werden direkt von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Rheinland-Pfalz realisiert. Dem Land Rheinland-Pfalz werden insofern keine Mittel zur Erledigung von Aufgaben an Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt. In 2013 betragen die Investitionen des Bundes für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen in die Bundeswasserstraßen Rhein, Mosel, Saar und Lahn im Land Rheinland-Pfalz rd. 17 Mio. Euro.

In der Finanzplanung 2014 bis 2016 sind Investitionen des Bundes für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen in die Bundeswasserstraßen im Land Rheinland-Pfalz von jährlich rd. 23 Mio. Euro vorgesehen.

4. Welche Projekte des Investitionsrahmenplans (IRP) 2011–2015, die bisher noch nicht begonnen wurden, sollen 2013/2014 begonnen, und welche Projekte sollen in den darauffolgenden Jahren begonnen werden (bitte nach Projekt und Jahren getrennt darstellen)?
5. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf zur Realisierung der noch nicht begonnenen Projekte (bitte tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Detaillierte Angaben und der Finanzierungsbedarf sind im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 dargestellt.

Bundesfernstraßen

Im IRP 2011–2015 sind in der Kategorie B „Laufende Vorhaben“ 17 Projekte ausgewiesen, die – soweit inzwischen nicht schon fertiggestellt – in den kommenden Jahren finanziert werden. Der Finanzierungsbedarf ab 2011 beträgt 552 Mio. Euro.

In der Kategorie C „Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum“ sind 12 Projekte ausgewiesen. Davon wurden die B 327, Ortsumgehung Kastellaun in 2011 und die B 51, Ortsumgehung Konz–Könen in 2012 begonnen. In 2013 ist ein Baubeginn der A 643, Rheinbrücke Schierstein, 6-streifiger Ersatzneubau (Anteil Rheinland-Pfalz) vorgesehen. Der Finanzbedarf ab 2011 beträgt 580 Mio. Euro.

Welche Projekte darüber hinaus in den kommenden Jahren begonnen werden können, hängt von den finanziellen Spielräumen nach Vorliegen des Baurechts ab.

Bundesschienenwege

Der Investitionsrahmenplan 2011–2015 enthält in der Kategorie C (neu zu beginnende Vorhaben) keine noch nicht begonnenen Schienenprojekte, die ganz oder teilweise im Bundesland Rheinland-Pfalz liegen.

Bundeswasserstraßen

Der Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 enthält keine Projektliste für die Bundeswasserstraßen. Anders als bei den Schienenwegen des Bundes und den Bundesfernstraßen gibt es für die Bundeswasserstraßen auch keinen gesetzlichen Auftrag für eine projektscharfe Festlegung.

6. Wie viel dieser in Frage 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Bundesland Rheinland-Pfalz in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Es wird für die Bereiche der Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur der Bundeswasserstraßen sind in der Antwort zu Frage 3 nicht enthalten. Für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen im Land Rheinland-Pfalz betragen die Ausgaben jährlich rd. 8 Mio. Euro. Hinzu kommen noch die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen in Höhe von rd. 9 Mio. Euro.

7. Welche rheinland-pfälzischen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 wurden bisher komplett abgeschlossen?

Nachfolgend aufgeführte Straßenneu- und Straßenausbauprojekte des geltenden Bedarfsplans sind dem Verkehr übergeben worden:

Nr.	Straße	Projektbezeichnung
1	A 1	Daun (B 257)–Rengen (L 46)
2	A 1	Rengen (L 46)–Gerolstein (L 67)
3	A 1	Gerolstein (L 67)–Kelberg (B 410)
5	A 60	AS Hechtsheim/W–AS Mainz-Laubenheim
6	A 63	AS Sembach–AD Kaiserslautern
7	A 650	AS Friedelsheim–AS Maxdorf
8	B 9	Verlegung zw. OU Guntersblum und Oppenheim
9	B 10	AS Pirmasens–Fehrbach (K 1)
10	B 10	Fehrbach (K 1)–AS B 270
12	B 10	Haseneck–Waldfriedhof
14	B 10	Münchweiler–Wallmersbach
15	B 37	OU Hochspeyer
16	B 39	OU Geinsheim
17	B 41	Rüdesheim–Bad Kreuznach
18	B 42	Koblenz–Pfaffendorf
19	B 42	OU Koblenz-Ehrenbreitstein
20	B 47	OU Eisenberg
21	B 47	2. Rheinbrücke Worms
23	B 49	OU Neuhäusel
27	B 50	Flughafen Hahn–Niederkostenz
28	B 50	Niederkostenz–Kauerhof
29	B 50	Kauerhof–Simmern-Ost (K 55)
31	B 53	OU Biewer und Pfalzel
35	B 257	OU Wolsfeld
36	B 257	OU Hönningen/Ahr
38	B 260	OU Fachbach–Bad Ems
40	B 270	OU Wolfstein

Bei den Bundesschienenwegen wurde das Vorhaben Ausbaustrecke Mainz–Mannheim (1. und 2. Baustufe) abgeschlossen.

Bei den Bundeswasserstraßen sind die zweiten Schleusenammern an der Mosel in Fankel und Zeltigen bautechnisch abgeschlossen.

8. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 aus Rheinland-Pfalz im Vordringlichen Bedarf sind unanfechtbar planfestgestellt, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

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

Bundesfernstraßen

Folgende noch nicht in Bau befindliche Straßenneubauprojekte sind planfestgestellt und unanfechtbar:

- B 38, Ortsumgehung (OU) Impflingen,
- B 41, OU Hochstetten–Dhaun,
- B 271, OU Kirchheim a. d. W.,

- B 327, OU Gödenroth und
- B 427, OU Bad Bergzabern.

Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Der Realisierungszeitraum ist von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig und kann derzeit nicht benannt werden.

Bundesschienenwege

Keines.

Bundeswasserstraßen

Der Bau der zweiten Schleusenkammer in Trier ist planfestgestellt. Die Baumaßnahme soll im Herbst 2013 vergeben werden.

9. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in Rheinland-Pfalz aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen und bei Verschiebung der finanziellen Mittel hin zu mehr Erhaltungsmaßnahmen vor?

Für die Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen gilt zunächst: Vorrang haben Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Ausbau- und Neubauvorhaben, wobei für alle Investitionen die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit das entscheidende Kriterium für eine Priorisierung ist.

Zudem wird eine Konzentration der Investitionsmittel auf Relationen mit einer hohen Verkehrsbelastung angestrebt. Die Bundesregierung hat bei der Definition der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) auf die Übereinstimmung mit der national bestehenden Priorisierung geachtet.

Ungeachtet dessen werden aufgrund der künftigen Connecting Europe Facility (CEF) – wie derzeit schon aufgrund der TEN-Zuschussverordnung – nur ergänzende Mittel für Projekte im TEN-V bereitgestellt, wobei nicht sicher ist, inwieweit die Gewährung der Mittel erfolgt. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten ist es damit immer erforderlich, eine 100-Prozent-Finanzierung aus nationalen Mitteln sicherzustellen, um den Bau eines Projektes ausschreiben zu können. Vor diesem Hintergrund sollte die Investitionsplanung für Verkehrsinfrastrukturen des Bundes nicht von den Festlegungen der TEN-V oder der CEF abhängig gemacht werden.

Aus der Definition der künftigen TEN-V und den Bestimmungen der derzeit noch in der Diskussion befindlichen CEF können sich daher keine Verschiebungen gegenüber der Priorisierung aus der Bundesverkehrswegeplanung und den Bedarfsplangesetzen ergeben.

Von der beabsichtigten Stärkung der Bestandsnetzinvestitionen sind derzeit keine Auswirkungen für das Bundesland Rheinland-Pfalz tangierende Bedarfsplanvorhaben zu erwarten.

Der für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes maßgebliche vorliegende Bedarfsplan berücksichtigt auch die europäischen Korridore und Vorrangnetze, sofern dort ein entsprechender Aus- und Neubaubedarf besteht. Die entsprechenden Auswirkungen wurden im Investitionsrahmenplan 2011–2015 berücksichtigt.

10. Welche rheinland-pfälzischen Straßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf werden nicht gemäß der ursprünglichen Planung fertiggestellt?

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

Eine konkrete Beantwortung ist aufgrund der unpräzisen Fragestellung (ursprüngliche Planung) nicht möglich. Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass zunächst u. a. das Baurecht herzustellen ist, bevor über eine Einstellung in den Haushalt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel entschieden werden kann. Für welche Projekte das Baurecht vorliegt, ist der Antwort zu Frage 8 zu entnehmen.

11. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen BVWP, die in Rheinland-Pfalz realisiert werden sollen, liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen vor, und für welche nicht (bitte in tabellarischer Darstellung unter Angabe des Zeitpunkts der Vereinbarung)?

Nach Vorliegen des Baurechts können die im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Bedarfsplanmaßnahmen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Bundesfernstraßenmittel und nach Einstellung in den Bundeshaushalt realisiert werden. Finanzierungsvereinbarungen schließt der Bund hierzu nicht ab.

Für die Bauvorhaben an den Bundeswasserstraßen gibt es ebenfalls keine Finanzierungsvereinbarungen. Es wird ansonsten auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

12. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Rheinland-Pfalz sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?

Im Bundesfernstraßenbereich sind in Rheinland-Pfalz für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010
B 48, OU Enkenbach/Alsenborn	0,7	1,2
B 256, OU Kruft	0,2	1,3
B 260, OU Dausenau	1,1	1,0

Darüber hinaus wurden 48,5 Mio. Euro in Erhaltungsmaßnahmen investiert.

In die Ausbaustrecke Mainz–Mannheim (Nordkopf Bahnhof Mainz) der Bundes-schiene wege wurden Mittel des Konjunkturpakets I investiert (2010: 3,4 Mio. Euro, 2011: 12 Mio. Euro).

13. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Rheinland-Pfalz sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?

Im Bundesfernstraßenbereich sind in Rheinland-Pfalz für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011
B 10, Wallmersbach–Hinterweidenthal (1. BA)	0,1	4,8	8,7

Darüber hinaus wurden 33,3 Mio. Euro in Erhaltungsmaßnahmen investiert.

Im Bereich der Bundesschienenwege sind keine Mittel aus dem Konjunkturpaket II in das Bundesland Rheinland-Pfalz tangierende Vorhaben geflossen.

14. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Rheinland-Pfalz sind in welcher Höhe Bundesmittel aus den Mauteinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Im Bundesfernstraßenbereich sind in Rheinland-Pfalz für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen aus den Mautmehreinnahmen 2009 bis 2012 insgesamt Bundesmittel pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011	2012
B 50, B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu (Bundesanteil) „Hochmoselübergang“	2,1	11,9	17,2	20,1
A 6, Kaiserslautern/West–Kaiserslautern/Ost (insbesondere Lautertalbrücke und Waschmühl-talbrücke)	2,3	0,3	9,6	5,7
B 50, Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt (Longkamp)	1,6	4,8	7,7	16,2

Darüber hinaus sind alle aus Mauteinnahmen finanzierten Ausgaben der einzeln veranschlagten Bundesfernstraßenmaßnahmen in den jährlichen Bundeshaushalten im Straßenbauplan veröffentlicht.

Folgende das Bundesland Rheinland-Pfalz betreffende Vorhaben der Bundesschienenwege wurden seit 2009 mit Mautmitteln finanziert:

- Ausbaustrecke Ludwigshafen–Saarbrücken (POS Nord),
1. Baustufe (2009: 1,6 Mio. Euro, 2010: 8,0 Mio. Euro) und
- Ausbaustrecke Ludwigshafen–Saarbrücken (POS Nord),
2. Baustufe (2009: 5,3 Mio. Euro, 2010: 12,7 Mio. Euro).

Seit 2011 werden die Mauteinnahmen im Rahmen des „Finanzierungskreislaufs Straße“ ausschließlich zur Finanzierung des Verkehrsträgers Straße eingesetzt.

15. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Rheinland-Pfalz in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2016 eingeplant?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 3 und 6 verwiesen.

16. Welche rheinland-pfälzischen Bundesstraßenprojekte mit Planfeststellungsbeschluss sind nicht im Straßenbauplan (SBP) 2013 enthalten?

Wie ist der Sachstand der nicht im SBP 2013 enthaltenen rheinland-pfälzischen Projekte, wie ist der weitere vorgesehene Planungsverlauf, und wann kann mit dem Weiterbau und der Fertigstellung gerechnet werden (bitte nach einzelnen Projekten tabellarisch darstellen)?

Siehe hierzu Antwort zu Frage 8.

Außerdem sind folgende Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs planfestgestellt, werden jedoch beklagt, so dass noch kein Baurecht hergestellt ist (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 10):

- B 10, Godramstein–Landau
- B 47, Verlegung bei Worms.

17. Welche Auswirkungen hat die in der neuen Konzeption zur Bundesverkehrswegeplanung angekündigte Mittelaufteilung von 70 Prozent für überregional bedeutsame Projekte und 30 Prozent für regional wichtige Projekte für die bisher angekündigten Zeitpläne der Fertigstellung von Ortsumgehungen des Vordringlichen Bedarfs an Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz, und rechnet die Bundesregierung mit einer späteren Fertigstellung von Ortsumgehungen in Rheinland-Pfalz aufgrund der geplanten Mittelaufteilung, insbesondere für Bürger in stark von Durchgangsverkehr belasteten Ortsdurchfahrten?

Im Rahmen der vorhandenen Mittel müssen bei einem stetig steigenden Erhaltungsbedarf zwangsläufig Prioritäten bei der Mittelaufteilung gesetzt werden. Nur so kann die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der dem Fernverkehr dienenden Bundesfernstraßen – insbesondere der stark belasteten Autobahnabschnitte – auch in Zukunft gewährleistet werden.

18. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Bürgerinnen und Bürger auch in Zukunft vor den Belastungen von hohem Durchgangsverkehr, wie Lärm und schlechter Luft, zu schützen?

Mit der Umsetzung der Maßnahmen des aktuellen und des zukünftigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel werden die Menschen vom Durchgangsverkehr und damit von Lärm und Abgasen entlastet.

B. Schienenverkehr

19. In welcher Höhe sind Mittel für Lärmschutz- und Lärmsanierungsmaßnahmen an den Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz im Bundeshaushalt 2013 eingeplant?
20. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutz- und Lärmsanierungsmaßnahmen an den Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2016 eingeplant?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die 1999 eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Im geltenden Finanzplan bis 2016 sind diese 100 Mio. Euro jährlich für die Lärmsanierung etatisiert, es findet keine Aufteilung auf die einzelnen Bundesländer statt.

In Bezug auf die Finanzierung der im Rahmen der Bedarfsplanvorhaben der Schiene zu realisierenden Lärmvorsorgemaßnahmen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verweisen. Zu Art und Umfang der bei der Realisierung der Bedarfsplanvorhaben auf das Bundesland Rheinland-Pfalz entfallenden Lärmvorsorgemaßnahmen liegen der Bundesregierung keine näheren Informationen vor.

21. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen werden an den Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz aktuell und bis 2015 ergriffen, und welchen Stand (Planung, Finanzierung, Fertigstellung) haben diese Maßnahmen?

Entlang der Strecken Koblenz Hbf–Perl (Grenze) und Neuwied–Koblenz-Mosel Gbf werden im Stadtgebiet von Koblenz und in Löffelsdorf insgesamt 4,8 Kilometer Schallschutzwände (SSW) errichtet und bei 209 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern) gefördert. Die Maßnahmen werden 2013 abgeschlossen.

Entlang der Strecke Homburg (Saar) Hbf–Ludwigshafen (Rhein) Hbf werden auf rheinland-pfälzischem Gebiet in Ludwigshafen, Haßloch, Schifferstadt und Böhl-Iggelheim insgesamt 5,5 Kilometer SSW errichtet. Die Maßnahmen sollen bis 2017 abgeschlossen werden.

In Schifferstadt werden entlang der Strecke Schifferstadt–Berg (Grenze) außerdem noch insgesamt 2,8 Kilometer SSW errichtet. Die Maßnahmen sollen 2014 abgeschlossen werden.

Entlang der Strecken Mainz Hbf–Mannheim Hbf und Ludwigshafen-Oggersheim–Ludwigshafen (Rhein) BASF werden in Ludwigshafen, Alsheim und Frankenthal insgesamt 16,5 Kilometer SSW errichtet und bei 244 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen gefördert. Die Maßnahmen werden 2013 abgeschlossen.

22. Welche Maßnahmen wurden in den letzten zwei Jahren im Mittelrheintal ergriffen, um die Lärmsituation der Anwohner zu verbessern, und um wie viele dB(A) konnte die Lärmbelastung dadurch gesenkt werden?
23. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die kommenden zwei Jahre im Mittelrheintal geplant, und mit welcher Lärmabsenkung rechnet die Bundesregierung?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bis 2012 wurden im Mittelrheintal im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung in 33 Ortsdurchfahrten aktive und/oder passive Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Aus diesem Programm wurden zuletzt in den Jahren 2012 und 2013 eine Schallschutzwand errichtet und passive Maßnahmen an Gebäuden durchgeführt. Aus Mitteln des Konjunkturprogramms II wurden im Mittelrheintal folgende innovative Lärmschutzmaßnahmen zu Erprobungszwecken eingebaut:

1. Schienenstegdämpfer
2. niedrige Schallschutzwände
3. Schienenschmiereinrichtungen
4. Entdröhnung von Brücken.

Weiter wurden und werden mit Mitteln des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II, Sonderprogramm Lärmschutz Schiene, im Mittelrheintal Isolierschienenstöße ausgebaut und Schienenstegabschirmungen und -dämpfer eingebaut. Das konkret erreichte Maß an Lärminderung hängt vom Einzelfall und der örtlichen Situation ab.

24. Wie weit sind die Planungen für eine Alternativstrecke für das Mittelrheintal gediehen, und wann rechnet die Bundesregierung mit konkreten Ergebnissen aus der Überprüfung des Westkorridors?

Anfang 2012 hat das BMVBS für den Eisenbahnkorridor Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe eine Studie zur Entwicklung einer verkehrlichen Gesamtkonzeption in Auftrag gegeben. Der Auftragnehmer der Studie soll zudem Vorschläge für den Ausbau der Infrastruktur unterbreiten. Die Ergebnisse dieser Studie werden Ende dieses Jahres erwartet. Zu den im Rahmen dieser Studie untersuchten Planfällen gehören auch rechts- und linksrheinische Alternativtrassen sowie die Maßnahmen des von der Deutschen Bahn AG (DB AG) vorgeschlagenen Westkorridors.

25. Rechnet die Bundesregierung mit der Anmeldung einer Alternativstrecke für das Mittelrheintal für den kommenden Bundesverkehrswegeplan?

Es sind mehrere Projekte für Alternativstrecken zur Prüfung für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet worden.

26. Wie ist der Sachstand bei der Beseitigung des Bahnübergangs in Weidenthal und der Errichtung einer kreuzungsfreien Unterführung für die Weibenbachstraße?

Für die Bahnübergangsbeseitigung in Weidenthal und die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes liegen dem Bund keine Anträge zur Genehmigung einer Kreuzungsvereinbarung vor. Der Bund ist nicht Planungsträger für die Maßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge. Dies sind ausschließlich die Baulastträger der kreuzenden Verkehrswege Straße und Schiene.

27. Welche Personenbahnhöfe in Rheinland-Pfalz sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei (bitte nach Kategorien aufschlüsseln), und welche nicht?

Die DB AG hat gemäß § 2 Absatz 3 Satz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe mittlerweile das 2. Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. Anlage 3 enthält die Stationen der DB Station&Service AG, für die mittelfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit geplant sind. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt ausschließlich in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station&Service AG. Angaben über Einzelmaßnahmen liegen der Bundesregierung daher nicht vor und sind in der zur Bearbeitung der vorliegenden Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht von der DB Station&Service AG zu beschaffen.

28. In welchem Projektstand befinden sich die für Rheinland-Pfalz im BVWP 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2013/2014 gesichert?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 5 und 11 verwiesen.

C. Bundesautobahnen und Bundesstraßen

29. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz im Bundeshaushalt 2013 eingeplant?
30. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2015 eingeplant?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen der Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen werden mit den zugehörigen Bauprojekten finanziert. Die anteiligen Kosten des Lärmschutzes werden im Bundeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen.

Für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) in Rheinland-Pfalz wurden für das Haushaltsjahr 2013 rund 3,5 Mio. Euro bereitgestellt. Über die zukünftigen Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen wird mit dem jeweiligen Haushaltsgesetz entschieden.

31. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen werden an den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz aktuell und bis 2015 ergriffen, und welchen Stand (Planung, Finanzierung, Fertigstellung) haben diese Maßnahmen?

Eine Antwort ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zur Bearbeitung der vorliegenden Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

32. Wie ist der Sachstand bei Ausbau der Kapazitäten für Tank- und Rastanlagen in Rheinland-Pfalz, und sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, weitere Rastanlagen zur Verfügung stellen zu müssen, um LKW-Lenkern ausreichend Park- und Übernachtungsmöglichkeiten anbieten zu können?

Die 2008 durchgeführte bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation ergab in Rheinland-Pfalz einen Fehlbedarf von über 1 100 Lkw-Parkständen. Seit 2008 wurden über 750 Lkw-Parkstände gebaut. Für die Schaffung weiterer Lkw-Parkstände, insbesondere im Zuge der A 3, wurden die Planungen aufgenommen.

33. Wie ist die Situation der bestehenden Tank- und Rastanlagen in Rheinland-Pfalz hinsichtlich des Lärmschutzes zu bewerten, und sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, insbesondere für Berufskraftfahrer, ausreichend Plätze mit angemessenem Lärmschutz zur Verfügung stellen zu können?

Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dort für Lärmschutz zu sorgen, wo eine Straße oder Autobahn neu gebaut oder um einen Fahrstreifen erweitert wird. Daneben finanziert der Bund Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner nach den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). An Streckenabschnitten ohne naheliegende Bebauung sind Lärmschutzmaßnahmen häufig nicht erforderlich.

Um die Lkw-Fahrer während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten auf den Rastanlagen vor dem Lärm der Autobahn zu schützen, wurde bereits im Jahr 2008 auf Initiative des BMVBS eine Regelung im Bundeshaushaltsgesetz zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rastanlagen geschaffen. Seitdem können im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel Wälle oder

Wände zwischen der Hauptfahrbahn der Bundesautobahn und den Lkw-Parkflächen auf Rastanlagen vorgesehen werden, wenn am Immissionsort, hier der Fahrerkabine, der Auslösewert 65 dB(A) bei Nacht überschritten wird. Die Überprüfung des Auslösewertes erfolgt sowohl im Rahmen der laufenden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen als auch bei bestehenden Rastanlagen ohne aktuellen Ausbaubedarf. Hinzu kommt jeweils die Prüfung der Wirtschaftlichkeit möglicher Lärmschutzmaßnahmen.

Die im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes (GG)) zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz arbeitet ihre jeweiligen Planungen entsprechend den ohnehin auf Rastanlagen laufenden Baumaßnahmen sowie bei bestehenden Rastanlagen ohne Ausbaubedarf nach dem Grad der Lärmbetroffenheit sukzessive ab.

34. In welchem Projektstand befinden sich die für Rheinland-Pfalz im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibender Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2013/2014 gesichert?

Eine Antwort ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zur Bearbeitung der vorliegenden Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

35. Gibt es weitere Bestrebungen seitens des Bundes, die Mittel für den Straßenneubau in Rheinland-Pfalz zu kürzen, und wird der Bund dem Land Rheinland-Pfalz die bereits verausgabten Planungskosten für Projekte, die aufgrund der Kürzungen nicht realisiert werden, trotzdem erstatten?

Bedingt durch die Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Brücken und bei gleichzeitiger extremer Belastungszunahme durch den Schwerverkehr muss zukünftig den Erhaltungsinvestitionen Vorrang eingeräumt werden. Da auf der anderen Seite die Bundesfernstraßenmittel in der Finanzplanung bis 2016 insgesamt aber nicht ansteigen, hat dies zur Folge, dass sich die Investitionsansätze für Neu- und Ausbauprojekte zukünftig vermindern werden.

Das Grundgesetz enthält klare Regelungen über die Aufgaben- und Finanzverantwortung für die Bundesfernstraßen. Nach Artikel 104a GG haben die Länder die beim Vollzug der Auftragsverwaltung anfallenden Verwaltungsausgaben zu tragen. Dazu zählen auch die Kosten für die Planung der Bundesfernstraßen.

Maßnahmen an der A 1

36. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum Lückenschluss der A 1 zwischen den Anschlussstellen Blankenheim und Kelberg?

Die Auftragsverwaltung Rheinland-Pfalz (AV RP) hat den RE-Vorentwurf für den Abschnitt Kelberg–Adenau erstellt und im April 2013 dem BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks übersandt.

Für den Abschnitt Blankenheim bis Lommersdorf hat die Auftragsverwaltung Nordrhein-Westfalen (AV NW) ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet und eine Offenlage im vergangenen Jahr durchgeführt. Derzeit werden die eingegangenen Einwände und Anregungen von der AV NW bearbeitet.

Der Ländergrenzen überschreitende Abschnitt von Lommersdorf bis Adenau wird derzeit unter Federführung der AV NW planerisch bearbeitet.

Maßnahmen an der A 61

37. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum dreispurigen Ausbau der A 61 im Abschnitt Frankenthaler Kreuz bis zur Landesgrenze nach Baden-Württemberg?

Für den sechsstreifigen Ausbau im Abschnitt Autobahnkreuz (AK) Frankenthal bis AK Mutterstadt wird zurzeit ein Planfeststellungsverfahren von der zuständigen AV RP durchgeführt. Derzeit findet dazu ein Deckblattverfahren mit einer ergänzenden Anhörung statt.

Für den sechsstreifigen Ausbau im Abschnitt AK Mutterstadt bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg findet zurzeit ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren statt. Hier ist noch eine ergänzende Offenlage vorgesehen.

38. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61 im Bereich Mutterstadt/Dannstadt?

Die Maßnahme ist in Bau. Ziel der für die Baudurchführung zuständigen AV RP ist es, die Gesamtmaßnahme Pfalzmarktanbindung A 61/L 530 in 2014 fertigzustellen.

39. Wie sieht die konkrete Planung für die Errichtung einer Grünbrücke beim sechsstreifigen Ausbau der A 61 zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze aus, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Realisierung?

Zur Erlangung des Baurechts für den sechsstreifigen Ausbau der A 61 zwischen dem AK Mutterstadt und der Landesgrenze wird zurzeit ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Zur Verbesserung der Vernetzung der Flächen beiderseits der Autobahn, beabsichtigt die AV RP, ein vorhandenes Bauwerk so aufzuweiten, dass Tiere die Autobahn künftig besser unterqueren können und so eine ausreichende Durchlässigkeit gegeben ist. Der Bau einer Grünbrücke über die Autobahn ist nicht vorgesehen.

40. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, das Frankenthaler Industriegebiet „Im Römig“ zwischen Ludwigshafen und Frankenthal unmittelbar an die A 61 anzubinden?

Die Erforderlichkeit wird seitens der zuständigen AV RP nicht gesehen.

Maßnahmen an der A 62

41. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum vierstreifigen Ausbau im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bann und Pirmasens?

In Höhe der Gemeinde Höheinöd ist vorgesehen, die A 62 auf rd. 3,5 km Länge verkehrssicher mit vier Fahrstreifen auszubauen. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind ab 2013 im Bundeshaushalt eingeplant.

Maßnahmen an der A 643

42. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Mainz-Süd und dem Autobahndreieck Mainz (Mainz-Finthen)?

Für den sechsstreifigen Ausbau im Abschnitt Autobahnkreuz Mainz-Süd bis Anschlussstelle (AS) Mainz-Finthen wurde von der AV RP eine Planung erstellt und vom BMVBS der Gesehenvermerk erteilt. Zurzeit erstellt die AV RP die Planfeststellungsunterlagen. Anschließend ist zur Erlangung des Baurechts die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

Für den sechsstreifigen Ausbau der A 60 zwischen dem Autobahndreieck Mainz und der AS Mainz-Finthen erstellt die zuständige AV RP derzeit die RE-Vorentwurfsplanung, die in Kürze fertiggestellt werden soll.

Maßnahmen an der B 8

43. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 8/B 414 zwischen den Landesgrenzen NRW und Hessen?

Die betreffenden Um- und Ausbaumaßnahmen werden seitens der zuständigen AV RP sukzessive geplant und anschließend im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert. Eine detailliertere Antwort ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zu Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Maßnahmen an der B 10

44. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 10 zwischen Hinterweidenthal und Landau, und mit welcher Ausbauvariante und mit welchem Zeithorizont rechnet die Bundesregierung für die Realisierung?

Der vierstreifige Ausbau der B 10 ist im Abschnitt zwischen Hinterweidenthal und Landau im geltenden Bedarfsplan in die Abschnitte Hinterweidenthal–Rinnthal (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht), Rinnthal–Queichhambach (Weiterer Bedarf) und Queichhambach–Landau (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) unterteilt und eingestuft. Die AV RP hat im vergangenen Jahr ein zweites Mediationsverfahren durchgeführt, um vor Ort einen Konsens für den umstrittenen Ausbau herbeizuführen, das jedoch ohne eine Einigung zwischen den Befürwortern und Gegnern abgeschlossen wurde.

Im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans sind die Länder aufgefordert, bis Ende September dieses Jahres erwogene neue Straßenbauvorhaben zu benennen bzw. noch nicht begonnene Maßnahmen des geltenden Bedarfsplans für eine erneute Beurteilung zu aktualisieren.

Daher bleibt es aus Sicht der Bundesregierung zunächst abzuwarten, mit welcher Ausbauvariante das Land Rheinland-Pfalz das Projekt für den neuen Bundesverkehrswegeplan anmelden wird.

45. Ist eine aktive Lärmschutzmaßnahme für den Abschnitt Hauenstein–Wilgartshausen-Ost vorgesehen?

Die heutige Lärmsituation an der B 10 im Bereich Hauenstein–Wilgartswiesen ist nach den Kriterien der Lärmsanierung (Lärmschutz an vorhandenen Straßen)

zu beurteilen. Eine schalltechnische Untersuchung für den in Frage stehenden Bereich kommt laut Mitteilung der AV RP zu dem Ergebnis, dass die maßgebenden Auslöswerte deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbulasträgers Bund kommen somit derzeit nicht in Betracht.

Bei einem vierstreifigen Ausbau der B 10 ist die Lärmsituation mit Hilfe einer schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Lärmvorsorge (Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen) zu beurteilen.

46. Wie ist der Sachstand des zweiten Bauabschnitts der B 10 zwischen Wallmersbach und Hinterweidenthal?

Für den vierspurigen Ausbau der B 10 im rd. 3,8 km langen Abschnitt Wallmersbach–Hinterweidenthal liegt das Baurecht seit dem 21. Januar 2010 vor. Das Bauvorhaben wird in zwei Bauabschnitten realisiert.

Der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt erfolgte im Juni 2010. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts wird für Ende 2014 erwartet.

Die Bereitstellung der benötigten Investitionsmittel für den 2. Bauabschnitt wurde durch das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) II gesichert. Es ist vorgesehen, mit den Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt im Sommer 2013 zu beginnen.

47. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der gegenwärtige Planungsstand in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zur zweiten Rheinbrücke bei Wörth?

Die Unterlagen, die im Faktencheck und im Rahmen der Arbeitsgruppe entstanden sind, wurden der Anhörungsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und dem Regierungspräsidium Karlsruhe, die die Planfeststellungsverfahren durchführen, im November 2012 zur Verfügung gestellt. Laut Mitteilung der Auftragsverwaltungen könnten nach derzeitigem Stand die Erörterungstermine voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2013 stattfinden.

Maßnahmen an der B 38

48. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 38, Ortsumgehung Impflingen, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung?

Für die OU Impflingen liegt seit dem 10. Juni 2010 das Baurecht vor. Aufgrund der Vielzahl der derzeit in Rheinland-Pfalz in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte, die auch in den kommenden Jahren weiter finanziert werden müssen, war es bisher nicht möglich, die erforderlichen Haushaltsmittel für die OU Impflingen bereitzustellen. Die künftige Finanzierung hängt von den in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Maßnahmen an der B 41

49. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum mehrstreifigen Ausbau im Abschnitt zwischen Idar-Oberstein und Bad Kreuznach?

Die betreffenden Um- und Ausbaumaßnahmen werden seitens der zuständigen AV RP sukzessive geplant und anschließend im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert. Eine detailliertere Antwort ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Maßnahmen an der B 44

50. Welchen Planungsstand hat der Ersatzneubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen erreicht, und wann ist mit einer Realisierung der dringend notwendigen Investitionsmaßnahme zu rechnen?

Die für das Projekt zuständige Stadt Ludwigshafen untersucht derzeit noch verschiedene Lösungsmöglichkeiten. Ein Zeitrahmen für die Realisierung kann daher noch nicht benannt werden.

51. Wann wird die Bundesregierung die dringend notwendigen und vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, persönlich zugesagten Investitionsmittel zum Aus- bzw. Neubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen (www.mrn-news.de vom 25. Februar 2011 „Ludwigshafen – Bundesverkehrsministerium sagt finanzielle Unterstützung der Hochstraße Nord zu“) zur Verfügung stellen?

Siehe hierzu Antwort zu Frage 50, konkretere Angaben sind aufgrund des Sachstandes nicht möglich.

Maßnahmen an der B 47

52. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zur Baumaßnahme Verlegung der B 47/B 9/Rheinbrücke bei Worms?

B 47, Verlegung bei Worms (Kolpingstraße/K17–B 9)

Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der B 47 zwischen der K 17/ Kolpingstraße und der B 9 wird derzeit noch beklagt. Über eine Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für dieses Projekt kann erst nach Erlangung des Baurechts entschieden werden.

B 47, 2. Rheinbrücke Worms

Die Verkehrsfreigabe der neuen 2. Rheinbrücke war am 12. September 2008.

Die alte Rheinbrücke wird seit 2010 saniert.

Maßnahmen an der B 48

53. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Realisierung der Ortsumgehung Imsweiler?

Die AV RP hat den RE-Vorentwurf erstellt und das BMVBS hat dazu den Gesehenvermerk erteilt. Zurzeit erstellt die AV RP die Planfeststellungsunterlagen. Anschließend soll zur Erlangung des Baurechts ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

54. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Realisierung der Ortsumgehung Enkenbach-Alsenborn?

Die Ortsumgehung Enkenbach-Alsenborn befindet sich in Bau und wird in drei Bauabschnitten realisiert.

Der 1. Bauabschnitt ist seit April 2011 in Bau und verläuft als Landesstraße L 395 vom westlichen Ortseingang von Enkenbach südlich um Enkenbach herum bis zur B 48 zwischen Ortseingang Enkenbach und der Anschlussstelle Enkenbach-Alsenborn. Dieser Abschnitt wird laut Mitteilung der rheinland-pfälzischen Straßenbauverwaltung voraussichtlich Ende 2013 fertiggestellt.

Der 2. Bauabschnitt beinhaltet das Teilstück von der B 48 südlich Enkenbach bis zum bestehenden Bahnübergang der L 395. Diese Planung wird als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zur Beseitigung des Bahnübergangs der L 395 in Enkenbach betrieben. Die Bauarbeiten für diesen Abschnitt wurden in 2011 begonnen und werden voraussichtlich noch bis 2013 andauern. Der 3. Bauabschnitt verläuft als Bundesstraße B 48 vom Bahnübergang an der L 395 bis zum nördlichen Ortsausgang und trifft dort auf die bestehende B 48. Dieser Bauabschnitt wurde in 2012 fertiggestellt.

Maßnahmen an der B 50

55. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Realisierung des Hochmoselübergangs, und wann rechnet die Bundesregierung mit seiner Fertigstellung?

Der gesamte Bauabschnitt Hochmoselübergang hat eine Länge von rd. 25 km und beinhaltet 41 Bauwerke einschließlich der Hochmoselbrücke.

Der erste Bauabschnitt zwischen dem AK Wittlich bis Platten wurde im Mai 2003 begonnen; alle 14 Bauwerke sind zwischenzeitlich fertiggestellt. Anfang 2011 haben weitere umfangreiche Erdarbeiten begonnen, darauf folgt der Straßenoberbau. Der Abschnitt wird voraussichtlich im Jahr 2014 fertiggestellt sein.

Der zweite Bauabschnitt von Platten bis Longkamp beinhaltet die Umgehung Longkamp, wie auch den Zubringer Erden/Lösnich. Der Zubringer Erden/Lösnich ist im Februar 2010 in Bau gegangen und ist soweit fertiggestellt. Von den 27 Bauwerken des zweiten Abschnittes sind insgesamt 14 Bauwerke bereits fertiggestellt und 12 Bauwerke befinden sich in Bau.

Die eigentliche Hochmoselbrücke wurde im Herbst 2011 mit dem Widerlager Ost (Hunsrück) begonnen. Zwischenzeitlich sind fast alle Bohrpfähle auf der Hunsrückseite erstellt worden. Parallel wurden die Pfahlkopflatten erstellt sowie mit den ersten Pfeilern begonnen.

Die Umgehung Longkamp wird zusammen mit der Gesamtfertigstellung hergestellt sein.

Die Gesamtfertigstellung wird laut Mitteilung der für die Baudurchführung zuständigen AV RP frühestens zum Jahr 2016 erfolgen.

56. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum vierstreifigen Ausbau der jeweiligen Erschließung des Hochmoselübergangs vom Autobahnkreuz Wittlich auf der einen Seite und vom Flughafen Hahn auf der anderen Seite?

Der Abschnitt der B 50 vom Autobahnkreuz Wittlich bis Longkamp ist in Bau. Für den Abschnitt Longkamp bis Flughafen Hahn werden derzeit Planungen für

einen verkehrssicheren Ausbau insbesondere der Knotenpunkte durch die AV RP erstellt.

Maßnahmen an der B 255

57. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zum mehrstreifigen Ausbau im Abschnitt Montabaur bis zur Landesgrenze nach Hessen?

Die Abschnitte Montabaur–Boden sowie die Ortsumgehung Boden sind bereits vierstreifig fertiggestellt worden. Die Ortsumgehung Niederahr–Hahner Kreuz befindet sich in Bau. Eine Fertigstellung ist für Mitte 2015 vorgesehen. Für die Ortsumgehungen Rothenbach und Langenhahn werden die Planungen fortgeführt.

Maßnahmen an der B 270

58. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 270, Ortsumgehung Olsbrücken, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung?

Die Entwurfsplanung ist fertiggestellt und liegt dem BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks vor.

Maßnahmen an der B 271

59. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 271, Umgehung Kirchheim, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung?

Für die Ortsumgehung (OU) Kirchheim a. d. W. liegt seit dem 1. März 2010 das Baurecht vor. Aufgrund der Vielzahl der derzeit in Rheinland-Pfalz in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte, die auch in den kommenden Jahren weiter finanziert werden müssen, war es bisher nicht möglich, die erforderlichen Haushaltsmittel für die OU Kirchheim a. d. W. bereitzustellen. Die künftige Finanzierung hängt von den in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Maßnahmen an der B 272

60. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Komplettierung der BAB-Anschlussstelle der A 65 an die B 272 Landau-Nord in Fahrtrichtung Speyer?

Mit Datum vom 28. Juni 2011 wurde der Planfeststellungsbeschluss für die Komplettierung der AS Landau-Nord erlassen. Dieser hat mit Ablauf des 13. Oktober 2011 Bestandskraft erlangt.

Vor dem Hintergrund anhaltender öffentlicher Diskussionen (u. a. Resolutionen der Stadt Landau) in der Region hinsichtlich der planfestgestellten Maßnahme, ist die zuständige AV RP derzeit bemüht, vor Ort eine Lösung herbeizuführen.

61. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 272 zum kreuzungsfreien Übergang der Waldstraße in Hochstadt (Pfalz)?

Bei der geplanten höhenfreien Querung der B 272 durch die Waldstraße in Hochstadt handelt es sich um ein Vorhaben der Ortsgemeinde. Über den aktuellen Sachstand liegen keine Erkenntnisse vor.

Maßnahmen an der B 327

62. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 327, Umgehung Gödenroth, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung?

Die OU Gödenroth besitzt seit dem 16. November 2009 Baurecht.

Aufgrund der Vielzahl der derzeit in Rheinland-Pfalz in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte, die auch in den kommenden Jahren weiter finanziert werden müssen, war es bisher nicht möglich, die erforderlichen Haushaltsmittel für die OU Gödenroth bereitzustellen. Die künftige Finanzierung hängt von den in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Maßnahmen an der B 427

63. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand zu der Baumaßnahme B 427, Ortsumgehung Bad Bergzabern, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Realisierung?

Die OU Bad Bergzabern besitzt seit dem 14. Mai 2009 Baurecht.

Aufgrund der Vielzahl der derzeit in Rheinland-Pfalz in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte, die auch in den kommenden Jahren weiter finanziert werden müssen, war es bisher nicht möglich, die erforderlichen Haushaltsmittel für die OU Bad Bergzabern bereitzustellen. Die künftige Finanzierung hängt von den in den kommenden Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

D. Bundeswasserstraßen

64. Welche konkreten Auswirkungen hat die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) auf rheinland-pfälzische Außenstellen, Ämter und die Direktion in Mainz, welche Standorte bleiben erhalten, und mit welchen Auswirkungen auf die Beschäftigungsverhältnisse muss in Rheinland-Pfalz über 2020 hinaus gerechnet werden?

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz wurde mit der Einrichtung der GDWS am 1. Mai 2013 zur Außenstelle und nimmt ihre bisherigen Aufgaben zunächst unverändert weiterhin wahr. In Abhängigkeit vom Ergebnis der laufenden Untersuchung zur Organisation der Ämter ist dann zu entscheiden, bei welcher Stelle die regionalen Aufgaben endgültig angebunden werden. Die regionalen Aufgaben werden in jedem Fall auch weiterhin aus der Region heraus wahrgenommen. Die Ämter und der Außenbereich der WSV im Land Rheinland-Pfalz werden durch die WSV-Reform gestärkt.

65. Welche Auswirkungen hat die WSV-Reform auf den Ausbau der Moselschleusen, und ist mit Verzögerungen beim Ausbau der Mosel zu rechnen?

Die Mosel gehört der höchsten Netzkategorie an, d. h. die Ressourcenausstattung der WSV-Behörden an der Mosel wird sich tendenziell verbessern. Die WSV-Reform wirkt sich von daher positiv auf die Wasserstraßeninfrastruktur entlang der Mosel aus.

66. Wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung für den Ausbau der noch auszubauenden zweiten Moselschleusen aus, und wann ist mit dem Abschluss der Gesamtmaßnahme zweite Moselschleuse zu rechnen?

Die Baumaßnahmen an den Staustufen Zeltingen (Verkehrsfreigabe 2010) und Fankel (Verkehrsfreigabe voraussichtlich Sommer 2013) wurden aufgrund der überproportional hohen Lokalverkehre vorgezogen. Im nächsten Schritt wird die zweite Schleusenkammer an der Staustufe Trier gebaut. Die Vorhäfen werden voraussichtlich im Herbst 2013 fertiggestellt sein. Der Bau der zweiten Kammer selbst wird derzeit ausgeschrieben und voraussichtlich im Herbst 2013 vergeben. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der zweiten Schleusenkammer in Lehmen wurden im Januar 2013 die nächsten, vorbereitenden Maßnahmen in die Wege geleitet. Der Bau der Schleusenkammer Lehmen sowie der restlichen sechs Kammern folgt in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden personellen und haushaltsmäßigen Ressourcen.

67. Gibt es Pläne der Bundesregierung, die Gebirgsstrecke des Rheins zwischen St. Goar und Bingen anzupassen, und wenn ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz wurden in den vergangenen Jahren vom Wasser- und Schifffahrtsamt in Bingen und der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe bauliche Optimierungsmöglichkeiten für die Abladetiefe im Mittelrhein untersucht. Mit der Vorlage einer Studie ist in den kommenden Wochen zu rechnen. Erst nach Vorlage der Studie wird über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein. Grundsätzlich ist die Bundesregierung bestrebt, den maßgeblichen Engpass an der Bundeswasserstraße Rhein in den kommenden Jahren durch eine Erhöhung der Abladetiefe von derzeit 1,90 m unter GIW auf zukünftig 2,10 m unter GIW zu entschärfen.

68. In welche Kategorie wird die Bundeswasserstraße Lahn eingestuft, und welche Konsequenzen hat das auf den Ausbau- und Erhaltungszustand der insbesondere für den Tourismus immens wichtigen Wasserstraße?

Die Bundeswasserstraße Lahn wurde im Rahmen der Netzkategorisierung entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung als „sonstige Wasserstraße“ eingestuft. Diese Kategorie spiegelt die vorhandene und prognostizierte verkehrliche Bedeutung der Lahn wider. Dies bedeutet, dass grundsätzlich der bestehende Zustand erhalten werden soll, soweit dies wirtschaftlich vertretbar und im Vergleich mit konkurrierenden Bedarfen finanzierbar ist.

69. Welche Konsequenzen hat die Kategorisierung der Bundeswasserstraße Lahn auf die Unterhaltungsmaßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die defekten Schleusen Kalkofen und Limburg zu ertüchtigen und die pünktliche Eröffnung der Saison sicherzustellen?

Die Einstellung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen an der Lahn ist zurzeit nicht geplant. Die Reparaturarbeiten an der Schleuse Limburg und Kalkofen sind abgeschlossen.

