

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13218 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Hessen

Vorbemerkung der Fragesteller

Hessen ist das fünftgrößte Bundesland Deutschlands mit 6,1 Millionen Einwohnern. Es liegt in der Mitte Deutschlands und gehört zu den wirtschafts-stärksten Regionen Deutschlands.

Hessen liegt im Zentrum des Luft- und Landverkehrs und auch im Netz der bedeutendsten europäischen Wasserstraßen. Prognosen gehen von einem Anstieg des Personenverkehrs und einer starken Zunahme des Güterverkehrs für Hessen aus.

Aufgrund der zentralen Lage laufen durch Hessen die 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 hinzu.

Durch die überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung ist das bestehende Netz in weiten Teilen überlastet und der Schutz der Anwohner vor Lärm und Emissionen aufgrund des verstärkten Verkehrsaufkommens häufig nicht mehr ausreichend.

A. Allgemein

1. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2013/2014 in Hessen neu begonnen?

Von den im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Maßnahmen werden in 2013 folgende Straßenbauprojekte begonnen:

BFStr	Maßnahme
B 249	Ortsumgehung Meinhard/Frieda, 2-str. Neubau
B 252	Ortsumgehung Münchhausen-Simtshausen-Todenhausen-Wetter-Niederwetter und Lahntal/Göttingen (1. Bauabschnitt bei Wetter), 2-str. Neubau

Welche Neubauvorhaben an Bundesfernstraßen darüber hinaus im Jahr 2014 finanziert und begonnen werden können, ist derzeit noch nicht absehbar.

Im Bereich der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen werden in 2013 und 2014 keine Neubauvorhaben begonnen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Bundesland Hessen jeweils für die Realisierung der Straßen, Schienen- und Wasserstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für Hessen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2017 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte vorgesehen?

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

Den Entwurf des Bundeshaushalts 2014 und der Finanzplanung bis 2017 wird zurzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Diesbezügliche Aussagen zu künftigen Mittelansätzen können daher derzeit nicht getroffen werden.

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 Hessen in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016 betragen:

(Angaben in Mio. Euro)	Verfügungsrahmen		Rahmenvorgabe		Finanzplanung	
	2013	2014	2015	2016	2015	2016
Bundesfernstraßenmittel*	670	–	–	–	–	–
davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi, ÖPP)	98	48	30	32	30	32
davon Erhaltungsmittel	296	314	325	335	325	335

* 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 Hessen realisiert. Dem Land Hessen 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 im Land Hessen rund 9 Mio. Euro.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 sind in der Kategorie B „Laufende Vorhaben“ 24 Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen ausgewiesen, die – soweit inzwischen nicht schon fertiggestellt – in den kommenden Jahren finanziert werden müssen.

In der Kategorie C „Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum“ sind 18 Projekte ausgewiesen. Davon wurde die B 3/B 45 Ortsumgehung Wöllstadt bereits 2012 begonnen und einem Baubeginn folgender Maßnahmen bereits zugestimmt:

BFStr	Maßnahme
A 7/ A 44	Kassel-Eisenach (VDE 15): Abschnitt 01: A7, AD Kassel/Süd–AD Kassel/Ost, 8-str. Ausbau (vorgezogener Lärmschutz bereits in Bau, Streckenbau folgt)
A 643	Rheinbrücke Schierstein, 6-str. Ersatzneubau
B 249	Ortsumgehung Meinhard/Frieda, 2-str. Neubau
B 252	Ortsumgehung Münchhausen-Simtshausen-Todenhausen-Wetter-Niederwetter und Lahntal/Göttingen (1. Bauabschnitt bei Wetter), 2-str. Neubau

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

Von den im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen und noch nicht begonnenen Maßnahmen sind nach derzeitigem Kenntnisstand ab 2013 noch rund 4,5 Mrd. Euro zu finanzieren.

Der Investitionsrahmenplan 2011–2015 enthält in der Kategorie C (neu zu beginnende Vorhaben) keine Schienenprojekte, die ganz oder teilweise im Bundesland Hessen liegen.

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 der in Frage 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Bundesland Hessen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Für die Situation bei den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Die Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur der Bundeswasserstraßen sind in den Angaben zu Frage 3 nicht enthalten. Für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen im Land Hessen betragen die Ausgaben jährlich rd. 2 Mio. Euro. Hinzu kommen noch die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen in Höhe von rd. 5 Mio. Euro.

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

8. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Hessen aus dem BVWP 2003 wurden bisher abgeschlossen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende hessischen Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 im Vordringlichen Bedarf wurden bereits realisiert:

BFStr	Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs
A 4	Wommen (AD A 4/A 44)–Herleshausen (Lgr. HE/TH), 6-str. Ausbau
A 44	AS Hessisch Lichtenau/Mitte–AS Hessisch Lichtenau/Ost, 4-str. Neubau
A 66	AK Wiesbaden–AD Kriftel, 6-str. Ausbau
A 66	Salmünster–AS Schlüchtern/Nord, 4-steifiger Neubau
A 66	AS Schlüchtern/Nord–AS Neuhof/Süd, 4-streifiger Neubau
A 66	AS Neuhof/Nord–AS Fulda/Süd, 4-streifiger Neubau
A 66	AS Fulda/Süd–AD Fulda, 4-streifiger Neubau
B 3	Ortsumgehung Friedberg, 2-str. Neubau
B 3	Weimar/Roth–Weimar/Argenstein, 4-str. Neubau
B 3	Ortsumgehung Fuldata/Ihringshausen, 2-str. Neubau
B 44	Ortsumgehung Groß-Rohrheim, 2-str. Neubau
B 45	Ortsumgehung Höchst im Odenwald, 2-str. Neubau
B 47	Rheinbrücke Worms, 4-str. Ausbau (2. Rheinbrücke)
B 49	Limburg/Ahlbach–AS Beselich/Obertiefenbach, 4-str. Ausbau
B 49	Beselich/Heckholzhausen–AS Merenberg/West, 4-str. Ausbau
B 49	AS Merenberg/West–Merenberg/Ost, 4-str. Ausbau
B 49	Merenberg/Ost–AS Weilburg/West, 4-str. Ausbau
B 49	Kloster Altenberg–Wetzlar/Dalheim, 4-str. Ausbau
B 49	Wetzlar/Dalheim–AS B 277
B 62	R#Abschnitt Wallau, 2-str. Neubau
B 62	R#Biedenkopf, 2-str. Neubau
B 84	Ortsumgehung Hünfeld, 2-str. Neubau
B 249	Ortsumgehung Wanfried, 2-str. Neubau
B 252	Ortsumgehung Diemelsstadt/Rhoden, 2-str. Neubau
B 253	Ortsumgehung Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder), 2-str. Neubau
B 255	Ortsumgehung Herborn/Herbornseelbach, 2-str. Neubau
B 255	Ortsumgehung Weimar, 2-str. Neubau
B 277	Ortsumgehung Dillenburg (Schlossbergtunnel), 2-str. Neubau
B 277	Ortsumgehung Haiger, 2-str. Neubau
B 426	Ortsumgehung Pfungstadt, 2-str. Neubau
B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, 2. BA: ö. K 138
B 455	Ortsumgehung Friedberg/Dorheim, 2-str. Neubau
B 456	Teil-Ortsumgehung Weilburg, 2-str. Neubau
B 457	P#Ortsumgehung Hungen, 2-str. Neubau
B 458	Ortsumgehung Hilders/Wickers, 2-str. Neubau

(P#: Privatfinanzierung; R#: Refinanzierung)

Bei den Bundesschienenwegen wurde das Vorhaben Ausbaustrecke Dortmund–Paderborn–Kassel abgeschlossen.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen wurden keine Bauvorhaben abgeschlossen.

9. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Hessen aus dem BVWP 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?
10. Wann ist mit Beginn der Bauphase und wann mit der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?
11. 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 dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Straßenprojekte:

Folgende hessischen Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 im Vordringlichen Bedarf sind planfestgestellt, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung:

BFSr	Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs
A 44	Kassel-Eisenach (VDE 15): Abschnitt 40.1: AS Waldkappel/Ost–Wehretal/Hoheneiche, 4-str. Neubau
A 44	Kassel-Eisenach (VDE 15): Abschnitt 40.2: Wehretal/Hoheneiche–AS Sontra/Nord, 4-str. Neubau
A 44	Kassel-Eisenach (VDE 15): Abschnitt 60: AS Sontra/Ulfen–AD Wommen, 4-str. Neubau
A 49	Kassel-Gemünden: Abschnitt 30: Schwalmstadt–AS Stadtallendorf, 4-str. Neubau
A 49	Kassel-Gemünden: Abschnitt 40: AS Stadtallendorf–Gemünden (AD A 5/A 49), 4-str. Neubau
B 7	Ortsumgehung Calden, 2-str. Neubau
B 26	/B 42 Nordostumgehung Darmstadt
B 252	Ortsumgehung Vöhl/Dorfitter, 2-str. Neubau
B 457	Ortsumgehung Büdingen/Büches, 2-str. Neubau

Die Planfeststellungsbeschlüsse sind zum Teil noch beklagt. Der Realisierungszeitraum ist von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig und kann zur Zeit nicht genannt werden.

Schienenverkehrsprojekte:

Für den Abschnitt Hailer–Gelnhausen der Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt a. M. liegen entsprechende Planungen und Planfeststellungsbeschlüsse vor. Zu den Details wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

Bundeswasserstraßen:

Keine Bauvorhaben.

Für die Fahrrinnenvertiefung des Untermains liegt der Planungsbeginn nach 2018.

12. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straßen, Schiene und Wasserstraße in Hessen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen und bei Verschiebung der finanziellen Mittel hin zu mehr Erhaltungsmaßnahmen vor?

Den steigenden Erhaltungsanforderungen wird in der Finanzplanung angemessene Rechnung getragen. Finanzierungszusagen hinsichtlich eines bestimmten Umsetzungszeitraums einzelner Projekte trifft der Bund aufgrund der zeitlichen Unwägbarkeiten der Planungsdauer nicht.

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 knappen 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 künftige Connecting Europe Facility (CEF) – wie derzeit schon aufgrund der TEN-Zuschussverordnung – nur ergänzende Mittel für Projekte im TEN-V bereit gestellt, 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 sicher zu stellen, 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.

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 (IRP) 2011–2015 berücksichtigt.

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

13. 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?

Unwirtschaftliche oder planerisch nicht durchsetzbare Projekte können nicht weiterverfolgt werden. Gegebenenfalls können dann Alternativprojekte bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplanes untersucht werden.

Ansonsten werden die im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Bedarfsplanmaßnahmen nach Vorliegen des Baurechts in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Bundesfernstraßenmittel realisiert.

14. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen BVWP, die in Hessen 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 realisiert werden. Finanzierungsvereinbarungen schließt der Bund hierzu nicht ab.

Für die Finanzierungsvereinbarungen im Bereich der Schienenwege des Bundes wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) verwiesen.

15. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Hessen sind in welcher Höhe Bundeshaushaltsmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?

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

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010
B 38, OU Reinheim	1,2	3,3
B 45/521, OU Nidderau/Windecken u. N./Heldenbergen	1,5	2,8
B 49, Solms-Kloster Altenberg (11. BA)	0,1	0,9
B 458, OU Hilders/Wickers	–	0,7

Darüber hinaus wurden 60,2 Mio. Euro in Erhaltungsmaßnahmen investiert.

Im Bereich der Bundesschienenwege sind keine Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I in das Bundesland Hessen tangierende Vorhaben geflossen.

16. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Hessen sind in welcher Höhe Bundeshaushaltsmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?

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

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011
B 458, OU Dipperz	–	0,1	0,5

Darüber hinaus wurden 49,6 Mio. Euro in Erhaltungsmaßnahmen investiert.

In das Ausbaurvorhaben Knoten Frankfurt a. M. (Galluswarte) der Bundesschienenwege wurden Mittel des Konjunkturpakets II investiert (2010: 104 T Euro, 2011: 4 332 T Euro).

17. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Hessen sind in welcher Höhe Bundeshaushaltsmittel aus den Mauteinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Im Bundesfernstraßenbereich sind in Hessen für die nachstehenden Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen aus Mauteinnahmen 2009 bis 2012 insgesamt Bundesmittel pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011	2012
A 66, Frankfurt/Erlenbruch–AS F./Bergen-Enkheim	0,2	3,9	0,6	1,5
B 49, Deponie/Beselich–Beselich/Heckholzhausen (3. BA)	0,7	0,1	0,8	2,5
B 486, Dreieich/Offenthal	0,7	1,1	0,9	–

Im Bereich der Bundesschienenwege wurden seit 2009 folgende das Bundesland Hessen betreffende Vorhaben mit Mautmitteln finanziert:

- Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt a. M., Linienverbesserung Neuhof (2009: 7 776 T Euro, 2010: 8 493 T Euro) und
- Knoten Frankfurt a. M., erste Baustufe Bahnhof Sportfeld (2009: 7 797 T Euro, 2010: 5 243 T Euro).

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

18. Nach welchen Kriterien wird im neuen BBWP 2015 eine Höherstufung von Verkehrsprojekten aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf und in den neuen Vordringlichen Bedarf Plus erfolgen?

Die Priorisierungsstrategie für die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes ist Teil des im Februar 2013 vorgelegten Entwurfs der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Danach werden zur Einstufung von Verkehrsprojekten in die Dringlichkeitskategorien „Vordringlicher Bedarf Plus“, „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ die Kriterien Gesamtwirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis), Umweltbetroffenheit, Engpassbeseitigung, Raumordnung und Städtebau herangezogen. Details zu den Kriterien und der damit verbundenen Einstufung von Projekten in die Dringlichkeitskategorien sind in Kapitel 6 der Grundkonzeption beschrieben. Zentrale Elemente der Priorisierungsstrategie sind eine hohe Gesamtwirtschaftlichkeit sowie die Beseitigung von Engpässen.

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

Im Hinblick auf die Bundesfernstraßen wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 3 und 6 verwiesen.

Der Bund stellt im Rahmen der mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einen jährlichen Infrastrukturbeitrag i. H. von 2,5 Mrd. Euro für Investitionen im Bestandsnetz der Bundesschienenwege zur Verfügung. Die EIU erhalten durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV Planungs- und Investitionssicherheit über einen

längerfristigen Zeitraum und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Angaben zu Entscheidungen über einzelne länderbezogene Maßnahmen sind dem Bund im Rahmen der LuFV nicht möglich.

20. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Hessen im Bundeshaushalt 2013 eingeplant?
21. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Hessen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2015 eingeplant?

Die Fragen 20 bis 21 werden aufgrund 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 Hessen wurden für das Haushaltsjahr 2013 rund 1,5 Mio. Euro bereitgestellt. Über die zukünftigen Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen wird mit dem jeweiligen Haushaltsgesetz entschieden.

Für Lärmsanierungsmaßnahmen (ohne Lärmvorsorge bei Aus- und Neubauvorhaben) an Bundesschienenwegen in Hessen hat die DB ProjektBau GmbH Bundesmittel wie folgt in Summe eingeplant:

für das Jahr 2013 in Höhe von 1,9 Mio. Euro,

für das Jahr 2014 in Höhe von 7,7 Mio. Euro,

für das Jahr 2015 in Höhe von 7,6 Mio. Euro.

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

22. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen werden an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Hessen aktuell und bis 2015 ergriffen, und welchen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) haben diese Maßnahmen?

Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Fernstraßen angeordnet und nicht einzeln im Haushalt ausgewiesen.

Lärmsanierungsmaßnahmen können im Rahmen der dafür verfügbaren Haushaltsmittel durch den zuständigen Baulastträger gewährt werden, sofern die maßgebenden Auslösewerte überschritten werden. Eine detaillierte Darstellung der Einzelmaßnahmen ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Nach Auskunft der DB ProjektBau GmbH ist die Realisierung folgender aktiver und passiver Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesschienenwegen von 2013 bis 2015 in Hessen geplant:

Streckenabschnitt	Länge	Art der Maßnahme	Stand im April 2013
Ginsheim–Gustavsburg	2,0 km	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	Im Bau
Wiesbaden–Mainz-Kostheim	1,2 km	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	Im Bau
Alsbach	1,1 km	Passive Maßnahmen	Im Bau
Bensheim	4,9 km	Passive Maßnahmen	Im Bau
Groß Gerau Zentrum	1,6 km	Passive Maßnahmen	Im Bau
Groß Gerau Büttelborn	3,7 km	Passive Maßnahmen	Im Bau
Heppenheim	2,4 km	Passive Maßnahmen	Im Bau
Wächtersbach–Neudorf	0,4 km	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	In Planung, Durchführung vsl. ab 2014
Bad Soden–Salmünster	2,8 km	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	In Planung, Durchführung vsl. ab 2014
Raunheim	1,6 km	Schallschutzwände	In Planung, Durchführung vsl. 2014–2015
Petersberg	2,8 km	Schallschutzwände	In Planung, Durchführung vsl. 2015
Fulda im Bäumchen	6,1 km	Passive Maßnahmen	In Planung, Durchführung vs. 2015
Haunetal-Neukirchen	0,7 km	Schallschutzwände	In Planung, Durchführung vsl. 2015
Zwingenberg	1,0 km	Schallschutzwände	In Planung, Durchführung vsl. 2015–2016
Langgöns–Butzbach–Bad Nauheim	6,6 km	Schallschutzwände	In Planung, Durchführung vsl. ab 2015 ff

Soweit in den genannten Ortslagen keine passiven Schallschutzmaßnahmen aufgeführt sind, liegt dies in der Regel daran, dass deren Realisierung für Zeiträume nach Ablauf des Jahres 2015 geplant ist und daher bei der Antwort nicht berücksichtigt wurden.

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

23. Welche hessischen Bundesstraßenprojekte mit Planfeststellungsbeschluss sind nicht im Straßenbauplan (SBP) 2013 enthalten?

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

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 11 verwiesen.

24. In welchem Projektstand befinden sich die für Hessen im BVWP 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (bitte jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibender Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch darstellen), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung in den Jahren 2013/2014 gesichert?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 14 sowie 4 und 5 verwiesen.

25. In welchem Projektstand befinden sich die für Hessen im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (bitte jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibender Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch darstellen), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung in den Jahren 2013/2014 gesichert?

Auf die Antworten zu den vorangegangenen Fragen wird verwiesen. Die darin nicht erwähnten Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 befinden sich in einem noch früheren Planungsstadium und spielen daher für eine Betrachtung der Finanzierung und Realisierung noch keine Rolle. Eine vertiefte Betrachtung der Einzelmaßnahmen ist aufgrund des Umfangs der Fragestellung innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

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

Mit der Ausweisung von Bundesfernstraßenmaßnahmen im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Deutsche Bundestag die Notwendigkeit dieser Maßnahmen anerkannt und dem jeweiligen Land ermöglicht, die Planung für diese Maßnahmen aufzunehmen. Diese Maßnahmen sollen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel des Bundes realisiert werden. Dabei hat das Land Hessen als Auftragsverwaltung des Bundes gemäß Artikel 104a des Grundgesetzes die Verwaltungsausgaben und der Baulastträger Bund die Zweckausgaben zu tragen.

Der Ausblick auf die Bundesfernstraßenmittel, die dem Land Hessen künftig zur Verfügung gestellt werden, ist der gemeinsamen Antwort auf die Fragen 2, 3 und 6 zu entnehmen.

27. 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 Hessen, und rechnet die Bundesregierung mit einer späteren Fertigstellung von Ortsumgehungen in Hessen aufgrund der geplanten Mittelaufteilung, insbesondere für Bürger in stark von Durchgangsverkehr belasteten Ortsdurchfahrten?

Bei begrenzten zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und einem stetig steigenden Erhaltungsbedarf müssen 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.

28. 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

29. Welche Personenbahnhöfe in Hessen sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei (bitte nach Kategorien aufschlüsseln), und welche nicht?
30. Welche Personenbahnhöfe in Hessen werden auch nach dem Jahr 2013 nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht barrierefrei sein?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Hessen“ auf Bundestagsdrucksache 16/14103 wurden entsprechende Sachverhalte für den Stand Ende 2011 dargestellt. In der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit konnte keine Aktualisierung auf den Stand Ende 2013 herbeigeführt werden.

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (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 den Belang der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt und ist unter www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml verfügbar. Anlage 3 enthält auf Seite 141 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.

Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt am Main

31. Wie ist der aktuelle Stand für den dreigleisigen Ausbau Hailer–Gelnhausen?

Für den Projektabschnitt dreigleisiger Ausbau zwischen Hailer und Gelnhausen (Weiterführung des bereits fertig gestellten dreigleisigen Ausbaus Hanau-Wolfgang–Hailer) liegen die beiden Planfeststellungsbeschlüsse seit 11/2004 und 01/2005 vor. Der Maßnahmenumfang beträgt voraussichtlich 76 Mio. Euro. Der ursprüngliche Projektzuschnitt sah den dreigleisigen Ausbau zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen vor. Aufgrund der Überschneidung mit der ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. die Option für einen viergleisigen Ausbau Hanau–Gelnhausen einschließen. Dementsprechend wird die Planung derzeit überarbeitet.

32. Wird der Bund die dringend notwendige behindertengerechte Sanierung des Bahnhofs Gelnhausen unterstützen, die wegen des engen Zusammenhangs mit der Gleiserweiterung seit Jahren nicht vorankommt?

Im Rahmen des Bedarfsplanprojektes ABS 5 wird die Strecke Hanau–Gelnhausen 3-gleisig ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang wird im Hinblick auf die ABS 48 im Bahnhof Gelnhausen ein Ausbau auf 4 Gleise vorgenommen. Derzeit läuft die entsprechende Trassierungsplanung bei der DB Netz AG. Aus dieser werden sich die Anforderungen an den Umbau des Bahnhofs Gelnhausen ergeben. Nach derzeitiger Terminplanung wird der Umbau des Bahnhofs im Zeitraum bis 2019 stattfinden. Im Zuge des vorgesehenen Bahnhofsumbaus werden auch die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

33. Unterstützt der Bund die Forderung der beteiligten Kommunen nach einem Rückbau der Bahnübergänge Hasselroth/Niedermittlau (Kreisstraße K 903) und Gelnhausen Hailer/Meerholz (K 904)?

Die Beseitigung von Bahnübergängen, durch die eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit und Verkehrsabwicklung erreicht wird, ist ein verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Mit der Kostenbeteiligung des Bundes gemäß § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) in Höhe eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten soll sichergestellt werden, dass derartige Maßnahmen nicht an der Finanzschwäche der beteiligten Baulastträger scheitern.

Für den Bahnübergang Hasselroth-Niedermittlau (Kreuzung der Strecke 3 600 in km 38,050 mit der K 903) liegt derzeit ein Antrag auf Genehmigung dieses sog. Kreuzungsdrittels des Bundes zur Prüfung vor.

Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt

34. Wie ist der derzeitige Planungsstand für die ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Kinzigalbahn)?
35. Wann rechnet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der im Mai 2012 erzielten Einigung zur Neuregelung der Planungskostenfinanzierung mit dem Baubeginn der Kinzigalbahn, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Bau der Kinzigalbahn vor 2015 beginnen zu können?
36. Welche Variante favorisiert die Bundesregierung bei der Streckenführung?
37. Wie wird bei den weiteren Planungen ein Höchstmaß an Bürgerbeteiligung garantiert?

Die Fragen 34 bis 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die derzeit im vordringlichen Bedarf eingeordnete ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt ist im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 in der Kategorie D (weitere wichtige Vorhaben) enthalten. 2012 wurde sie in die Sammelvereinbarung zur Planungskostenvorfinanzierung aufgenommen. Damit wird die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) begonnen.

Mit den jetzt zur Verfügung stehenden Planungsmitteln wird im Rahmen der Grundlagenermittlung derzeit die genaue Aufgabenstellung geklärt. Darauf aufbauend werden im Zuge der Vorentwurfsplanung verschiedene Varianten untersucht und eine Vorzugstrasse mit valider Kostenschätzung ermittelt. Sobald

hierfür konkrete Planungen beginnen, werden betroffene Gemeinden und Anwohner mit einbezogen.

Über die zeitliche Umsetzung des Bedarfsplanvorhabens können daher aufgrund des frühen Planungsstandes derzeit keine Angaben gemacht werden.

Im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP, der im Jahr 2015 vom Bundeskabinett beschlossen werden soll, wird die ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt – ebenso wie auch alle anderen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gemeldeten Projekte – einer detaillierten Prüfung entsprechend dem neukonzipierten Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswegeplanung unterzogen.

Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hanau–Nantenbach (Schwarzkopftunnel)

38. Wie ist der Sachstand der Arbeiten auf der ABS/NBS Hanau–Nantenbach zur Umfahrung des Schwarzkopftunnels?

Die Finanzierungsvereinbarung für die im Vordringlichen Bedarf eingeordnete ABS Hanau–Nantenbach wurde im Dezember 2011 abgeschlossen. 2012 wurde das Vorhaben mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen. Die Inbetriebnahme ist nach Angaben der DB AG für 2016/2017 geplant.

Nordmainische S-Bahn Frankfurt am Main–Hanau

39. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Fertigstellung des Vorhabens, und hält sie die Finanzierung für gesichert?

Nach dem Bund vorliegenden Informationen wurde mit dem Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Nordmainische S-Bahn“ durch Einreichen der Unterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 2 (PfA 2 – Maintal) im Juni 2012 begonnen. Die Einreichung des PfA 3 (Hanau) erfolgte Ende 2012 und für den PfA 1 (Frankfurt) sollen die Unterlagen im ersten Halbjahr 2013 eingereicht werden. Ein Baubeginn kann noch nicht abgeschätzt werden und somit auch kein Fertigstellungszeitpunkt.

Durch extreme Kostensteigerungen des Vorhabens ist die gesamtwirtschaftliche Sinnfälligkeit derzeit noch nicht dargestellt und die Finanzierung kann noch nicht als gesichert angesehen werden.

Im Rahmen der Korridorstudie Mittelrhein werden derzeit verkehrliches Potenzial und Trassenkapazitäten der Strecke untersucht. Die Ergebnisse hierzu, die in die Neuaufstellung des BVWP einfließen werden, bleiben abzuwarten.

Riedbahn

40. Wie viele der Bahnübergänge der rund 80 km langen Strecke Frankfurt am Main–Mannheim (Riedbahn) sind nach dem aktuellen Planungsstand beseitigt, und wie viele müssen noch beseitigt werden, damit auf der Bahnstrecke die Züge mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h fahren können?

41. Wie sieht die Zeitplanung dazu aus?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Riedbahn ist zwischen den Streckenkilometern 12 und 25, 29 bis 61 sowie 64 bis 69 mit 200 km/h befahrbar. Auf der Strecke bestehen noch sechs Bahnübergänge: zwei südlich des Bahnhofs Mörfelden (km 61,95 und 61,38), drei im Bahnhofsbereich von Biblis (km 28,65, 27,20 und 26,57) sowie einer im Bereich des Haltepunkts Bobstadt (km 25,07). Gegenwärtig liegen der Bundesregierung keine Anträge auf Förderung der Beseitigung weiterer Bahnübergänge auf dieser Strecke vor.

Der Bund ist nicht Planungsträger für die Maßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge auf der Strecke Frankfurt am Main–Mannheim. Dies sind ausschließlich die Baulastträger der kreuzenden Verkehrswege Straße und Schiene.

Hinsichtlich der Beseitigung von Kreuzungen mit Straßen kommunaler Baulastträger liegen der Bundesregierung keine Angaben über den aktuellen Planungsstand vor.

Schienenstrecke Cölbe–Frankenberg

42. Wann ist mit der vollständigen Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Cölbe–Frankenberg zu rechnen?

Der Bund stellt im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) jährlich 2,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Die Länder können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV gemäß § 8 Absatz 7 LuFV selbst bestimmen und mit den EIU vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit. Angaben über Einzelmaßnahmen liegen der Bundesregierung daher nicht vor und sind auch kurzfristig nicht von der DB Netz AG zu beschaffen.

Main-Weser-Bahn

43. Wie sind die Planungen für den Umbau der 45 Stationen entlang der Main-Weser-Bahn, die noch nicht für Rollstuhlfahrer ohne Hilfe zugänglich sind (wie der aktuelle Fahrplan ausweist), und wann werden diese Stationen für Rollstuhlfahrer gemäß den Anforderungen der von Deutschland unterzeichneten UN-Behindertenrechtskonvention ohne Hilfe für die Betroffenen zugänglich gemacht?

Lahntalbahn von Cölbe nach Bad Laasphe

44. Wie sind die Planungen für den barrierefreien Umbau der Stationen entlang der Lahntalbahn von Cölbe nach Bad Laasphe, welche Stationen sind noch nicht barrierefrei, und wann wird der Umbau dieser Stationen erfolgen?

Die Fragen 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Auf die Antwort zu den Fragen 29 und 30 wird verwiesen.

Schienen im Landkreis Marburg-Biedenkopf

45. Welche baulichen Maßnahmen sind noch an Kreuzungsstellen Straßen-Schiene oder Brückenbauwerken der Schienenwege im Landkreis Marburg-Biedenkopf vorgesehen?

Der Bund ist nicht Planungsträger für bauliche Maßnahmen an Kreuzungen von Straßen mit Schienenwegen oder Brückenbauwerken im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Hinsichtlich der Beseitigung von Kreuzungen mit Landesstraßen oder Straßen kommunaler Baulastträger liegen der Bundesregierung keine Angaben über den aktuellen Planungsstand vor.

Mitte-Deutschland-Verbindung

46. Wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Ausbaus der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (Erfurt–Eisenach–Kassel–Paderborn–Dortmund) durch die DB-Netz AG mit Hilfe von Zuschüssen aus dem Bundeshaushalt und der Tatsache, dass diese Bahnverbindung nach Angaben der Deutschen Bahn AG aus Rentabilitätsgründen nicht mehr genutzt wird, die Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt für den Ausbau der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ von der Deutschen Bahn AG zurückfordern, und welche Position nimmt nach Kenntnis der Bundesregierung der Bundesrechnungshof zu diesem Vorgang ein?

Es entspricht nicht den Tatsachen, dass die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ nicht mehr genutzt wird. Entgegen der Aussage der Frage findet nach wie vor eine Nutzung der Strecke sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr statt, so dass für Rückforderungen kein Anlass besteht. Vor dem Hintergrund der veränderten Verkehrsströme nach der Wiedervereinigung haben Untersuchungen ergeben, dass im Abschnitt Paderborn–Bebra entgegen dem ursprünglichen Ausbaukonzept derzeit keine weiteren Investitionen erforderlich sind.

47. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Strecke Ruhrgebiet–Kassel–Thüringen für Fahrgäste zu optimieren vor dem Hintergrund, dass auf dieser Strecke ein großer Bedarf nach einer direkten Verbindung besteht?

Die Gestaltung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierzu gehört auch die Anpassung des Angebots an die Nachfrage und ggf. sich ändernde Verkehrsströme. Nach Mitteilung der DB AG wurde das Angebot auf der ehemaligen IC-Linie 51 (Düsseldorf–Kassel–Erfurt–Halle–Berlin–Stralsund) nicht in ausreichendem Maße angenommen, so dass ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Linie nicht zu erreichen war. Die DB AG hat daraufhin das Angebot via Paderborn–Kassel auf zwei Zugpaare zwischen dem Ruhrgebiet und Leipzig–Dresden und ein Zugpaar zwischen dem Ruhrgebiet und München konzentriert, um nachfragestarke Zeitlagen und Relationen zu bedienen.

48. Hält die Bundesregierung es für nachhaltig, wenn als Alternative zur Bahnverbindung eine Busverbindung von Essen über Dortmund nach Kassel angeboten werden soll?

Nach der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs durch das Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) dürfen Fernbuslinien parallel zu bestehenden Eisenbahnfernverkehren angeboten werden. Fernbuslinien sind eigenwirtschaftlich zu betreiben.

C. Bundesautobahnen und Bundesstraßen

49. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Kommunen oder Stadtteile, die besonders von Lärm und Emissionen betroffen sind, mit unabhängigen Gutachten zu unterstützen?
50. Welche Möglichkeiten haben Kommunen und Stadtteile, die besonders von Lärm und Emissionen betroffen sind, auf eine Evaluierung der Schutzmaßnahmen, beispielsweise bei stark erhöhtem Verkehrsaufkommen oder abgerutschten Schutzwallen?

Die Fragen 49 und 50 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Bundesfernstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden alle fünf Jahre Lärmkarten zu erstellen.

Darüber hinaus können sich Kommunen an die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder vor Ort wenden. Diese sind für die Anfertigung von schalltechnischen Untersuchungen und Gutachten für Bundesfernstraßen und Straßen in ihrer Baulast zuständig. Das dabei anzuwendende Berechnungsverfahren ist in der Sechzehnten Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Ergebnisse solcher Untersuchungen und Gutachten können den Gemeinden von den Landesstraßenbaubehörden zur Verfügung gestellt werden.

Ferner stellt der Bund Ländern und Gemeinden Finanzhilfen zur Verbesserung der städtebaulichen Situation zur Verfügung. Diese Mittel können innerhalb einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme in einem Fördergebiet auch zur Verbesserung der Lärmsituation eingesetzt werden. Das jeweilige Land und die jeweilige Gemeinde entscheiden, inwieweit sie von diesen Fördermöglichkeiten Gebrauch machen.

A 7

51. Wie ist der aktuelle Sachstand für den achtstreifigen Ausbau von Autobahndreieck (AD) Kassel/Süd bis AD Kassel/Ost, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung?
52. Was plant die Bundesregierung, um den Lärmschutz entlang des neuen 8-streifigen Ausbaus von AD Kassel/Süd bis AD Kassel/Ost zum Schutz der Kasseler Stadtteile Bettenhausen, Waldau, Forstfeld sowie der Gemeinden Lohfelden, Fuldabrück, Kaufungen und Niestetal zu verbessern?
53. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Planungen zum Lärmschutz die für das Jahr 2020 prognostizierten Fahrzeugzahlen von 105 400 Kfz/24 h zugrunde gelegt?

Die Fragen 51 bis 53 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den 8-streifigen Ausbau der A 7 vom AD Kassel/Süd bis AD Kassel/Ost ist der Planfeststellungsbeschluss vom 1. März 2010 bestandskräftig. Der Planung des Lärmschutzes lag die für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehrsbelastung von 105 400 Kfz/24 h zugrunde. Seit dem 11. November 2011 werden die durch den Ausbau gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen realisiert. Einem Baubeginn der Gesamtmaßnahme einschließlich des Streckenbaus hat der Baulastträger Bund bereits zugestimmt und die Finanzierung der 91,5 Mio. Euro

teuren VDE-Maßnahme mit 14 Mio. Euro aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen I und II verstärkt. Es obliegt jetzt der Hessischen Straßenbauverwaltung, die Maßnahme zügig umzusetzen und dabei den Verkehr auf der stark belasteten A 7 nur über wenige Jahre einzuschränken.

A 44 – Kassel nach Herleshausen

54. Wie ist der aktuelle Stand für die Verkehrskosteneinheit (VKE) 11 der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen?

Von den 11 Abschnitten der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen sind ein Abschnitt unter Verkehr und fünf Abschnitte – einschließlich des Versatzabschnittes der A 44 mit der A 7 (vorgezogener Lärmschutz seit 2011, Beginn Streckenbau zugestimmt) – in Bau. Vier weitere Abschnitte (teils im Planfeststellungsverfahren; teils Planfeststellungsbeschluss erlassen, beklagt bzw. bestandskräftig) sind noch nicht in Bau. Für einen Abschnitt konnte der Gesehen-Vermerk auf die geänderte Planung noch nicht erteilt werden.

VKE 11 – AD Kassel/Ost (A7) – AS Helsa/Ost

55. Was ist der Grund für die Verzögerung des bereits Mitte 2006 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für das Projekt VKE 11 AD Kassel/Ost (A7)– AS Helsa/Ost?
56. Wann rechnet die Bundesregierung mit ihrer abschließenden Zustimmung zu den Planungen des Landes Hessen?
57. Wird die Bundesregierung gemäß den Forderungen des Bundesrechnungshofes (Hessische/Niedersächsische Allgemeine vom 2. März 2013 „Verkehr soll durch Orte fließen“) die VKE 11 mit einem geringeren finanziellen Volumen bauen?
58. Wie wird die Bundesregierung trotz der Forderungen und Einwände des Bundesrechnungshofes die Belange der Anrainer bei der Planung der VKE 11 – AD Kassel/Ost (A7)–Autobahnanschlussstelle (AS) Helsa/Ost angemessen berücksichtigen?
59. Treffen Informationen der „Hessisch/Niedersächsischen Allgemeinen“ vom 23. Februar 2013 zu, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Zuge des Baus der A 44 die B 7 bei Oberkaufungen rückbauen will?

Die Fragen 55 bis 59 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Abschnitt der A 44 vom zukünftigen Autobahndreieck Kassel/Ost bis zur Anschlussstelle Helsa/Ost (VKE 11) hat das Land Hessen das Planfeststellungsverfahren 2006 eingeleitet. Die während des laufenden Verfahrens erfolgte Änderung des Naturschutzgesetzes und Festlegung der Natura-2000-Gebiete in Hessen erforderte eine Überprüfung und anschließende Überarbeitung der bisherigen Planung hinsichtlich der neuen Umweltstandards durch die hessische Straßenbauverwaltung.

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat die Planung beim Land Hessen geprüft und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hierzu um Stellungnahme gebeten. Über den Ausbau im Bereich Kaufungen, der auch Gegenstand des Dialogs mit dem BRH ist, wird das BMVBS mit seiner Zustimmung zu der vom Land Hessen erstellten Planung entscheiden.

VKE 12 – AS Helsa/Ost–AS Hessisch Lichtenau/West

60. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Entscheidung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverfassungsgericht in Leipzig?

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Klage gegen die A 44 am 25. Januar 2012 abgewiesen.

61. Welche Bauarbeiten wurden seit Juni 2010 durchgeführt, und ist das bisher genannte Bauende 2016 realistisch?

Die Maßnahme wurde am 25. Mai 2010 mit den für den Bau des Tunnels Hirschhagen erforderlichen Vorarbeiten wie Entwässerungsleitungen und Regenrückhaltebecken begonnen. Mit dem Bau des Tunnels Hirschhagen soll Ende Mai 2013 begonnen werden. Die derzeitige Planung des für den Bau zuständigen Landes Hessen sieht eine Fertigstellung des Tunnelrohbaus 2017 vor. Anschließend soll im Jahr 2018 die Tunnelausstattung erfolgen.

A 44 und A 49

62. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Lärmschutz an der A 49/A 44 in den Bereichen der Kasseler Stadtteile Waldau, Niederzwehren sowie Oberzwehren und Nordshausen zu verbessern?

Im Zuge der Planung eines möglichen Ausbaus einer Autobahn ist der Anspruch auf Lärmschutz aus Lärmvorsorge zu prüfen. Der sich daraus ergebende gesetzlich erforderliche Lärmschutz wird mit den zugehörigen Bauprojekten realisiert.

Zum Schutz vor Lärm an bestehenden Straßen können nach den Grundsätzen der Lärmsanierung im Rahmen der dafür verfügbaren Haushaltsmittel Schutzmaßnahmen durch den zuständigen Baulastträger gewährt werden, sofern die maßgebenden Auslösewerte überschritten werden. Ein Rechtsanspruch auf Leistungen der Lärmsanierung besteht nicht.

63. Wie sind der aktuelle Stand und die weitere Planung für den Komplettausbau der Autobahnanschlussstelle Baunatal-Mitte?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dem Vollausbau der Anschlussstelle Baunatal/Mitte an der A 49 (4-Ohr-Lösung) zugestimmt. Das Land Hessen betreibt derzeit die Genehmigungsplanung.

64. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung des Projekts gesichert, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung?

Es ist zunächst Aufgabe des Landes Hessen, die Planung voranzutreiben und das Baurecht zu schaffen.

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

Der 6-streifige Ersatzneubau der Bergshäuser Brücke im Zuge der A 44 wird derzeit vom Land Hessen geplant. Dem BMVBS liegt hierzu noch keine konkrete Planung vor.

66. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand der Lärmschutzmaßnahmen, die mit diesem Projekt verwirklicht werden sollen und die seit längerer Zeit von den Einwohnern Bergshausens gefordert werden?

Der Anspruch auf Lärmschutz an Bundesfernstraßen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge wird im Rahmen der Planung für den 6-streifigen Ersatzneubau der Bergshäuser Brücke geprüft. Eventuell erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden mit dem Ersatzneubau realisiert. Aufgrund des frühen Planungsstadiums des Projektes kann zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme noch keine Aussage getroffen werden.

67. Wie ist der aktuelle Sachstand und die weitere Planung für die A 49 Schwalmstadt–Neuental, und wann ist mit der Fertigstellung des Projekts zu rechnen?

Der nördliche von drei Teilabschnitten des Lückenschlusses der A 49 zwischen Neuental und der A 5 bei Gemünden ist seit 15. März 2011 in Bau. Nach umfangreichen Vorarbeiten und dem Bau von zwei Brückenbauwerken wurde am 29. April 2013 mit dem Bau des Tunnels Frankenhain begonnen. In den kommenden Jahren soll zunächst der Bau des Tunnels finanziert werden. In Abhängigkeit von Baufortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten sollen weitere Bauleistungen voraussichtlich ab 2015/2016 erfolgen.

68. Gibt es eine Alternativüberlegung der Bundesregierung für den Fall, dass das Planfeststellungsverfahren für die geplante Trasse der A 49 VKE 40 durch die angestregte Klage aufgehoben wird?

Das BMVBS geht davon aus, dass die Planung des Landes Hessen vor dem Gericht bestehen wird.

69. Wird es wegen des Baus der A 49 eine Veränderung in der Finanzaufteilung an das Land Hessen durch den Bund geben?

Eine Änderung der Finanzaufteilung des Bundes an das Land Hessen wegen des Baus der A 49 ist zur Zeit nicht vorgesehen.

70. 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?

Der Bund strebt eine kontinuierliche Baudurchführung für die Gesamtstrecke mit geringer Beeinträchtigung der Gemeinden in Abhängigkeit vom Baurecht und von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln an.

71. Was plant die Bundesregierung, um den Lärmschutz entlang der A 49 in Höhe von Stadtallendorf zu verbessern, um die Menschen in den angrenzenden Wohngebieten stärker vor Lärm zu schützen, die mit dem Bau der A 49 verstärktem Verkehrslärm ausgesetzt sein werden?
72. Welcher Betrag wird für den Lärmschutz beim Weiterbau der A 49 ausgegeben?

Die Fragen 71 und 72 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Anspruch auf Lärmschutz an Bundesfernstraßen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge wurde im Rahmen der Planung für den 4-streifigen Neubau der A 49 im Raum Stadtallendorf geprüft. Die gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden mit der Gesamtmaßnahme finanziert und realisiert. Die damit verbundenen Kosten werden nicht einzeln ausgewiesen.

Riederwaldtunnel (A 66/661)

73. Wie ist derzeit der Baufortschritt des Riederwaldtunnels zu bewerten, und wann kann mit einer Fertigstellung des Vorhabens gerechnet werden?

Aufgrund der umfangreichen Planänderungen des für die Baudurchführung zuständigen Landes Hessen kann derzeit kein exakter Termin genannt werden, wann der Lückenschluss der A 66 bei Frankfurt mit dem Riederwaldtunnel fertiggestellt sein wird. Das Land Hessen führt derzeit umfangreiche Leitungsverlegungen durch und geht von einer Fertigstellung der Gesamtmaßnahme voraussichtlich im Jahr 2020 aus.

A 66 – AS Neuhof-N–AS Fulda-S

74. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Planungen, wann kann mit der Fertigstellung gerechnet werden, und ist die Finanzierung des vierstreifigen Neubaus gesichert?

Vom östlichen Lückenschluss der A 66 bei Fulda soll der letzte sich noch in Bau befindliche Abschnitt von der Anschlussstelle Neuhof/Süd bis zur Anschlussstelle Neuhof/Nord mit dem Tunnel Neuhof voraussichtlich Mitte 2014 fertiggestellt werden. Der Abschnitt von der Anschlussstelle Neuhof/Nord bis zur Anschlussstelle Fulda/Süd wurde bereits am 12. November 2012 für den Verkehr freigegeben.

D. Sonstiges

B 3/B 45 Ortsumgehung Wöllstadt

75. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand und die weitere Planung für die B3/45 OU Wöllstadt/Nieder- und Oberwöllstadt?

Ist die Finanzierung gesichert, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung?

Die B 3/B 45 Ortsumgehung Wöllstadt/Nieder- und Oberwöllstadt ist in den Straßenbauplan eingestellt. Die Maßnahme wurde am 13. November 2012 begonnen. Der Zeitpunkt der Fertigstellung hängt vom Baufortschritt und den Finanzierungsmöglichkeiten ab.

A 643 Rheinbrücke Schierstein

76. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand und die weitere Planung für den sechsstreifigen Ersatzneubau der A 643 Rheinbrücke Schierstein?

Ist die Durchfinanzierung gesichert, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung?

Der 6-streifige Ersatzneubau der A 643 Rheinbrücke Schierstein ist in den Straßenbauplan 2013 eingestellt. Die Maßnahme soll ab Mitte 2013 begonnen werden. Es ist geplant, zunächst ein neues Brückenbauwerk für die Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Mainz westlich des Bestandsbauwerkes zu errichten, nach dessen Verkehrsfreigabe und -umlegung das alte Bauwerk abzureißen und ein zweites Brückenbauwerk für die Fahrtrichtung Wiesbaden an gleicher Stelle zu errichten. Das BMVBS hat dem Vergabevorschlag des Landes Hessen bereits zugestimmt. Das für die Baudurchführung zuständige Land Hessen geht derzeit von einer Fertigstellung der Maßnahme im Jahr 2019 aus.

Ortsumgehung Nidderau Windecken/Heldenbergen (B 45/B 521)

77. Wie ist der Baufortschritt der Ortsumgehung Nidderau/Windecken – Nidderau/Heldenbergen zu bewerten, und wann kann mit einer Fertigstellung des Vorhabens gerechnet werden?

Der Bau der B 45/B 521 Ortsumgehung Nidderau/Windecken und Nidderau/Heldenbergen wurde am 22. September 2009 begonnen. Derzeit wird der Streckenbau durchgeführt. Das für die Baudurchführung zuständige Land Hessen geht derzeit von einer Fertigstellung der Maßnahme 2014/2015 aus.

Ortsumgehung B 44 Klein-Rohrheim/Gernsheim

78. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße B44 Ortsumgehung Klein-Rohrheim/Gernsheim begonnen werden, und welche Schritte sind bis zum Baubeginn noch zu vollziehen?

Für die B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim hat das Land Hessen am 26. September 2012 eine Plangenehmigung erteilt. Die Maßnahme ist im IRP in der Kategorie D für eine Realisierung nach 2015 vorgesehen.

Ortsumgehung B 44 Dornheim

79. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung der Planfeststellungsbeschluss und der Baubeginn der Ortsumgehung B 44 Dornheim erfolgen?

Für die B 44 Ortsumgehung Groß-Gerau/Dornheim hat das BMVBS am 19. Februar 2013 den Gesehen-Vermerk auf die vom Land Hessen aufgestellte Planung erteilt. Es ist daher zunächst Aufgabe des Landes Hessen das Baurecht zu schaffen. Nach Vorliegen des Baurechts wird im Rahmen der dann zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Hessen zu beurteilen sein, wann sich ein ausreichender Spielraum für die Finanzierung der Maßnahme ergibt.

Ortsumgehung B 519 Hofheim

80. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand der Ortsumgehung B 519 Hofheim?
81. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, bei der hessischen Landesregierung auf einen zügigen Abschluss des anhängigen Planfeststellungsverfahrens hinzuwirken?

Die Fragen 80 und 81 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 519 Ortsumgehung Hofheim am Taunus hat das BMVBS der vom Land Hessen aufgestellten Planung zugestimmt. Auf dieser Grundlage hat das Land Hessen das in seiner Zuständigkeit liegende Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Derzeit setzt sich das Land Hessen mit den hierzu erhobenen Einwendungen im Rahmen der Abwägung auseinander. Auf den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens kann das BMVBS keinen Einfluss nehmen.

Ortsumgehung B 44 Mörfelden

82. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Sachstand der Südumgehung Mörfelden, durch die die stark befahrenen Innenstadtabschnitte der bisherigen B 486, die Langener Straße, die Westendstraße und die Rüsselsheimer Straße sowie der B 44 Gerauer Straße entlastet werden sollen, bei der die Offenlage zur Planfeststellung bereits im Mai 2007 stattgefunden hat, die Einwendungen durch Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement bereits abgearbeitet und die Planung in Teilbereichen leicht verändert wurden?
83. Welche weiteren Schritte zur Planfeststellung sind noch zu unternehmen, und was sind die Gründe für die bisherigen Verzögerungen?
84. Wie hoch sind die Kosten dieses Projekts nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung aktuell, wie teilen sich die Kosten im Einzelnen für den Grunderwerb, für die Kosten für die Straßenbauverwaltung, die Kosten für den Bund, für die Deutsche Bahn AG, für die reinen Baukosten und für die Kosten für die Beseitigung des Bahnüberganges sowie für das Tunnelbauwerk auf?

Die Fragen 82 bis 84 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 486 Ortsumgehung Mörfelden hat das BMVBS der vom Land Hessen aufgestellten Planung zugestimmt. Auf dieser Grundlage hat das Land Hessen das in seiner alleinigen Zuständigkeit liegende Planfeststellungsverfahren eingeleitet und bereitet derzeit die Unterlagen für ein Planänderungsverfahren vor. Grund für die Verzögerungen im Anhörungsverfahren sind Einwendungen zur Hochwassersituation. Wann das Land Hessen den Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, liegt in alleiniger Zuständigkeit des Landes. Die Gesamtmaßnahme wird derzeit mit rund 26 Mio. Euro veranschlagt.

Ortsumgehung B 7 Calden

85. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung der Ortsumgehung, vor dem Hintergrund, dass der Planfeststellungsbeschluss bereits erfolgt und die Notwendigkeit der Maßnahme (Anbindung des neuen Flughafens Kassel-Calden) seit Jahren bekannt ist, gesichert?

86. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projekts?
87. Wann wird der Baubeginn sein, und zu welchem Zeitpunkt wird mit dem Abschluss der Maßnahme gerechnet?

Die Fragen 85 bis 87 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für die B 7 Ortsumgehung Calden vom 1. Dezember 2012 ist beklagt. Nach Vorliegen des Baurechts wird im Rahmen der dann für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel zu beurteilen sein, wann sich ein ausreichender Spielraum für die Realisierung der Maßnahme ergibt.

Ortsumgehung B 83 Bad Karlshafen

88. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Planung, wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen, wann wird der Baubeginn sein, und ist die Finanzierung der Maßnahme gesichert?

Für die B 83 Ortsumgehung Bad Karlshafen hat das BMVBS der vom Land Hessen aufgestellten Planung zugestimmt. Auf dieser Grundlage hat das Land Hessen das in seiner Zuständigkeit liegende Planfeststellungsverfahren eingeleitet und führt derzeit ein Planänderungsverfahren durch. Wann das Land Hessen den Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, liegt in alleiniger Zuständigkeit des Landes. Nach Vorliegen des Baurechts wird im Rahmen der dann für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel zu beurteilen sein, wann sich ein ausreichender Spielraum für die Realisierung der Maßnahme ergibt.

Ortsumgehung B 83 Hofgeismar

89. Wann ist mit der Fertigstellung des Projekts zu rechnen?

Das für die Baudurchführung der B 83 Ortsumgehung Hofgeismar zuständige Land Hessen strebt eine Fertigstellung der Maßnahme Ende 2013 an.

Ortsumgehung B 252 Twistetal

90. Wie ist der Planungsstand, und wann ist der Baubeginn?

Die B 252 Ortsumgehung Twistetal/Berndorf wird derzeit nicht beplant.

Für die B 252 Ortsumgehung Twistetal/Twiste hat das BMVBS der vom Land Hessen aufgestellten Planung zugestimmt. Es ist zunächst Aufgabe des Land Hessen, das in seiner Zuständigkeit liegende Planfeststellungsverfahren einzuleiten und das Baurecht zu schaffen. Nach Vorliegen des Baurechts wird im Rahmen der dann für das Land Hessen zur Verfügung stehenden Bundesmittel zu beurteilen sein, wann sich ein ausreichender Spielraum für die Realisierung der Maßnahme ergibt.

B 252 – Ortsumgehungen Lahntal, Wetter und Münchhausen

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

92. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die anhängigen Klageverfahren ein einvernehmliches Ende absehbar, oder an welchen Sachverhalten scheidet ein solches Einvernehmen?
93. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Fertigstellung der Ortsumgehungen?
94. Plant die Bundesregierung vor Fertigstellung der Ortsumgehungen bauliche Maßnahmen, um die bestehenden Tempobegrenzungen auf der bisherigen Strecke durchzusetzen?

Die Fragen 91 bis 94 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für die B 252 Ortsumgehung Münchhausen-Simtshausen-Todenhausen-Wetter-Niederwetter und Lahntal/Göttingen ist in Teilen beklagt. Das BMVBS hat einem Baubeginn des ersten Bauabschnittes bei Wetter zugestimmt. Dieser soll voraussichtlich Mitte 2013 begonnen werden. Auch wenn das BMVBS davon ausgeht, dass die Planung des Landes Hessen vor dem Gericht bestehen wird, ist derzeit nicht absehbar, wann mit der Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung gerechnet werden kann.

Das BMVBS plant keine baulichen Maßnahmen auf der bestehenden B 252. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 252 ist eine verkehrsbehördliche Anordnung des Landes Hessen. Die Länder führen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als eigene Angelegenheit aus. Der Bund hat diesbezüglich keine Eingriffs- oder Weisungsrechte gegenüber den Bundesländern.

B 62 – Ortsumgehungen Eckelshausen, Buchenau und Lahntal

95. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung, mit dem Planfeststellungsbeschluss für die B 62 mit den Ortsumgehungen Eckelshausen, Buchenau und Lahntal zu rechnen?

Für die B 62 Ortsumgehung Biedenkopf/Eckelshausen betreibt das Land Hessen derzeit die Entwurfsplanung. Die Ortsumgehungen Dautphetal/Buchenau, Lahntal/Sterzhausen und Lahntal/Goßfelden werden nicht vom zuständigen Land Hessen beplant. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für alle vier Maßnahmen ist daher noch nicht absehbar.

B 3 – Ortsdurchfahrt Marburg

96. 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?

Zum Schutz vor Lärm an bestehenden Straßen können nach den Grundsätzen der Lärmsanierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Schutzmaßnahmen durch den zuständigen Baulastträger gewährt werden, sofern die maßgebenden Auslösewerte überschritten werden. Diese Möglichkeiten wurden im vorliegenden Fall ausgeschöpft.

B 454 – Ortsdurchfahrt Stadtallendorf

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

98. Welche Haushaltsmittel des Bundes werden dafür benötigt?

Die Fragen 97 und 98 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 454 wird in Stadtallendorf auf einer Gesamtlänge von 3,2 Kilometern in drei Bauabschnitten umgebaut.

Der erste Bauabschnitt zwischen Kirchhain und Stadtallendorf wurde im Jahr 2006 fertiggestellt.

Der zweite Bauabschnitt in Stadtallendorf mit dem höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes der Marburger Straße (B 454) mit der Lilienthalstraße/Wetzlarer Straße soll im August 2013 fertiggestellt werden.

Der dritte Bauabschnitt in Stadtallendorf mit der Tieferlegung der B 454, zwei höhenfreien Fußgängerüberführungen befindet sich seit Mitte 2012 im Planfeststellungsverfahren.

Der Kostenanteil des Bundes am zweiten und dritten Bauabschnitt liegt bei rund 13,2 Mio. Euro. Die Frage der Finanzierung des dritten Bauabschnittes ist nach Vorliegen des Baurechts zu klären.

B 253 – Ortsumgehung Breidenbach

99. Wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluss, für die Vervollständigung der Ortsumgehung Breidenbach im Zuge der B 253 zu rechnen?

Das BMVBS hat der hessischen Vorzugsvariante für die B 253 Ortsumgehung Breidenbach zugestimmt. Derzeit betreibt das Land Hessen die Entwurfsplanung für die Maßnahme. Wann das Land Hessen das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme einleiten wird, ist aufgrund des frühen Planungsstadiums derzeit noch nicht absehbar.

B 254 – Ortsumgehung Wartenberg (Angersbach und Landenhausen)

100. Wie ist der aktuelle Stand des Projektes, und wie ist die weitere Planung?

101. Wann kann mit einer Sicherstellung der Finanzierung dieses Projektes gerechnet werden?

Die Fragen 100 und 101 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Ortsumgehungen Wartenberg/Landenhausen, Wartenberg/Angersbach, Lauterbach/Maar und Lauterbach im Zuge der B 254 führt das Land Hessen ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durch. Derzeit stellt das Land Hessen die Unterlagen für ein erforderliches Planänderungsverfahren auf. Es ist zunächst Aufgabe des Landes Hessen, das Baurecht zu erlangen. Nach Vorliegen des Baurechts ist die Frage der Finanzierung zu klären.

B 275 – Ortsumgehung Idstein/Eschenhahn

102. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand, und wann wird der Baubeginn des zweistreifigen Neubaus sein?

Aufgrund der Erkenntnisse eines Sicherheitsaudits hat das Land Hessen die Planung für die B 275 Ortsumgehung Idstein/Eschenhahn überarbeitet. Das

BMVBS hat der überarbeiteten Planung zugestimmt. Es ist zunächst Aufgabe des Landes Hessen, das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme durchzuführen und das Baurecht zu erlangen. Nach Vorliegen des Baurechts ist die Frage der Finanzierung zu klären. Wann mit dem Bau der Maßnahme begonnen werden kann ist daher heute noch nicht absehbar.

B 486 – Ortsumgehung Offenthal

103. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund für die erneute Verschiebung des Baubeginns für den Streckenbau an der Ortsumgehung Offenthal an der B 486, und was ist der Stand der Realisierung?
104. Bleibt nach Kenntnis der Bundesregierung der Termin der Fertigstellung Ende 2013 bestehen?

Die Fragen 103 und 104 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Streckenbau ist bereits ausgeschrieben und soll bis Mitte 2013 vergeben werden. Das Land Hessen beabsichtigt die Maßnahme bis Ende 2013 fertigzustellen.

B 49 – Ortsumgehung Reiskirchen–Reiskirchen/Lindenstruth

105. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Ortsumgehung der B 49 im Bereich der Gemeinde Reiskirchen nach erfolgter Plangenehmigung unverzüglich umgesetzt?
106. Wird die notwendige Finanzierung für die Umsetzung dieses Projektes bereitgestellt?

Die Fragen 105 und 106 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth führt das Land Hessen derzeit ein Planfeststellungsverfahren durch. Nach Vorliegen des Baurechts ist die Frage der Finanzierung zu klären.

E. Bundeswasserstraßen

Kasseler Schleuse

107. Wie plant die Bundesregierung konkret die Bereitstellung der nötigen Finanzmittel für die Reparatur der Kasseler Schleuse vor dem Hintergrund der öffentlichen Zusage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann bei einem Besuch in Kassel am 3. Dezember 2012, dass das beschädigte Tor der Kasseler Schleuse unverzüglich repariert werden könne (vgl. die HNA-Online vom 4. Dezember 2012)?
108. Stellt die Bundesregierung zur Finanzierung der Reparatur der Kasseler Schleuse Finanzmittel aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm bereit, vor dem Hintergrund einer Äußerung von Staatssekretär Rainer Bomba von Mai 2012 (www.hna.de vom 12. Mai 2012 „Kasseler Schleuse: Eine Rettung zeichnet sich ab“), dass die kaputten Schleusentore aus den Finanzmitteln des Investitionsbeschleunigungsprogramms finanziert werden, und wenn nein, warum nicht?

109. Wann wird mit der Reparatur der Schleuse begonnen, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Reparatur der Kasseler Schleuse?
110. Wie viel Finanzmittel wird die Bundesregierung für die Reparatur der Kasseler Schleuse bereitstellen?

Die Fragen 107 bis 110 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fulda hat keine Bedeutung für den Güterverkehr. Die Schleuse Kassel wird ausschließlich und im bundesweiten Vergleich eher gering von Fahrgastschiffen und Sportbooten genutzt.

Ein Neubau einer Schleuse Kassel für den Verkehr mit Fahrgastschiffen und Sportbooten weist keine Wirtschaftlichkeit aus (Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1). Demnach wären die Ausgaben für einen Neubau größer als der gesamte volkswirtschaftliche Nutzen.

Damit verbietet sich für den BMVBS aus haushälterischen Gründen ein Neubau der Schleuse Kassel.

Die Übernahme der Schleuse durch das Land Hessen, die Stadt Kassel oder sonstige zuverlässige Träger ist jedoch möglich; für diese eröffnet sich ggf. auch eine andere Bewertung.

Oberweser

111. Wie wird die Bundesregierung die öffentliche Zusage des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann bei seinem Besuch in Kassel am 3. Dezember 2012, dass der Bund die Oberweser als schiffbare Wasserstraße erhalten werde und auf der Oberweser weiter Güter transportiert werden können (vgl. HNA-Online vom 4. Dezember 2012), in die Tat umsetzen?

Die Oberweser ist entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung als „sonstige Wasserstraße“ kategorisiert. Dies bedeutet, dass der bestehende Zustand erhalten werden soll. Die Eder- und Diemeltalsperre sollen weiter betrieben werden wie bisher. Somit sollten weiterhin der Hochwasserschutz gewährleistet und Tiefgang, Fließgeschwindigkeit und Befahrbarkeit, allerdings stark abhängig von der zur Verfügung stehenden Abflussmenge, in der bekannten Größenordnung erhalten bleiben. Die Nutzung der Oberweser für den bisher durchgeführten Schwerlastverkehr, den Kiestransport, aber auch den Verkehr mit Ausflugs- und Sportbooten, bleibt insofern unverändert möglich.

Stockstadt/Erfelder und Lampertheimer Altrhein

112. Plant die Bundesregierung eine Entwidmung des Stockstadt/Erfelder und des Lampertheimer Alt-Rheins als Bundeswasserstraße?
113. Wenn ja, in wessen Trägerschaft sollen diese Flussabschnitte übergehen, und wurden dazu bereits Verhandlungen aufgenommen?

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

Derzeit liegen keine konkreten Planungen von Seiten der Bundesregierung vor, den Stockstadt/Erfelder Alt-Rhein und den Lampertheimer Alt-Rhein als Bundeswasserstraße zu entwidmen. Grundsätzlich ist der Bund an einer Veräußerung der Alt-Rheinarme an das Land oder die Kommunen sehr interessiert. Konkrete Verhandlungen wurden bislang aber nicht geführt.