

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13293 –**

### **Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße 51**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße 51 (B 51), insbesondere auf dem Teilstück vom Ende der Autobahn 60 (A 60 – Nattenheim) bis Trier ist äußerst prekär. Das Jahr 2008 war mit insgesamt 224 Unfällen auf dieser Teilstrecke bislang trauriger Höhepunkt einer negativen Entwicklung. Die mangelnde Sicherheit forderte sechs Todesopfer, bei 37 weiteren Unfällen kamen ebenfalls Personen zu Schaden. Auch auf anderen Streckenabschnitten der B 51, z. B. bei Neuendorf, Olzheim und Stadtkyll haben sich immer wieder schwere Unfälle ereignet. Dabei sind die Menschen in der Region aufgrund fehlender Angebote im öffentlichen Nahverkehr auf die Fahrt im eigenen Pkw angewiesen. Viele Bürgerinnen und Bürger verfolgen deshalb die Entwicklung mit Sorge. Eine neu gegründete Bürgerinitiative „Brummifreiheit“ verfolgt das Anliegen einer Sperrung des Teilstücks für den Lkw-Transitverkehr zur Herstellung von mehr Verkehrssicherheit und konnte dafür binnen kurzer Zeit 2 000 Online-Unterstützerinnen und -Unterstützer mobilisieren.

1. Welche Daten hat die Bundesregierung über das Verkehrsaufkommen auf der B 51 insgesamt und für das Teilstück von der Autobahnausfahrt Bitburg bis Trier?

Wie entwickelten sich die Verkehrszahlen in den letzten zehn Jahren?

Wie entwickelte sich in diesem Zeitraum der Lkw-Verkehr, insbesondere nach Einführung der Autobahnmaut im Vergleich zu den Jahren vor Maut-einführung?

In der Gesamtbetrachtung der B 51 in Rheinland-Pfalz ergibt die Auswertung der maßgebenden Automatischen Zählstellen zwischen Willwerath und Wawern nur geringe Veränderungen der Verkehrsmengen (Durchschnittlicher tägliche Verkehr (DTV)) im Zeitraum von 1999 bis 2007. Die Entwicklung des Schwerverkehrs (SV) ist erst ab dem Jahr 2001 dokumentiert und zeigt bei den vorgenannten Zählstellen sinkende Tendenz um fünf Prozent für den SV.

Auf dem Teilstück der B 51 zwischen Bitburg und Trier sind die Automatischen Zählstellen „Bitburg“, „Meilbrück“ und „Konz“ als Datengrundlage maßgebend.

Bei der Zählstelle „Bitburg“ hat sich der DTV im Zeitraum von 1998 bis 2007 von 19 165 Kfz/24 h auf 21 426 Kfz/24 h entwickelt. Der Anteil des SV sinkt vom Jahr 2001 bis 2007 um 5,9 Prozent.

Bei der Zählstelle „Meilbrück“ hat sich der DTV im Zeitraum von 2004 bis 2007 von 14 630 Kfz/24 h auf 14 913 Kfz/24 h entwickelt. Der Anteil des SV ist zwischen dem Jahr 2005 bis 2007 nahezu gleich. Die Zählstelle wurde 2004 neu gebaut.

Bei der Zählstelle „Konz“ hat sich der DTV im Zeitraum von 1999 bis 2007 von 27 453 Kfz/24 h auf 28 132 Kfz/24 h entwickelt. Der Anteil des SV stieg vom Jahr 2001 bis 2007 um 5,6 Prozent.

2. Wie hoch ist das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der A 60 zwischen Prüm und Bitburg und Bitburg und Wittlich?

Wie war die Entwicklung in den letzten Jahren?

Auf der A 60 sind die zwischen Prüm und Bitburg gelegene Automatische Zählstelle „Feuerscheid“ und die zwischen Bitburg und Wittlich gelegene Automatische Zählstelle „Spangdahlem“ als Datengrundlage maßgebend.

Danach hat sich der DTV im Zeitraum von 1998 bis 2007 von 10 903 Kfz/24 h auf 15 904 Kfz/24 h entwickelt.

3. Wie viele Unfälle haben sich im Jahr 2008 auf der B 51 in den Kreisen Trier-Saarburg, Eifelkreis Bitburg-Prüm und Vulkaneifelkreis ereignet?

Wie viele in den Jahren 2007, 2006, 2005 und 2004?

Wie viele waren davon jeweils Unfälle mit Personenschaden, wie viele mit Todesfolge?

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Kreis	Unfallfolge	JAHR				
		2004	2005	2006	2007	2008
Eifelkreis Bitburg-Prüm	1	1	6	2	1	5
	2	8	8	11	11	10
	3	36	14	31	16	20
	4	190	187	192	225	190
	Summe:	235	215	236	253	225
Vulkaneifel	1	1				
	2	4	1		1	1
	3		4	4	3	1
	4	23	29	35	36	42
	Summe:	28	34	39	40	44
Trier Saarburg	1	3	2	2	1	1
	2	9	6	12	10	15
	3	42	25	28	23	26
	4	181	186	168	172	169
	Summe:	235	219	210	206	211
Gesamtergebnis		498	468	485	499	480

- Legende Unfallfolge:**
- 1 Unfall mit Getöteten
  - 2 Unfall mit Schwerverletzten
  - 3 Unfall mit Leichtverletzten
  - 4 Unfall mit Sachschaden

4. Wie entwickelten sich die Unfallzahlen seit dem dreispurigen Ausbau von Teilen der B 51 in den letzten zehn Jahren?

Die B 51 ist in den betreffenden Abschnitten in den letzten zehn Jahren sukzessive abschnittsweise dreistreifig ausgebaut worden. Wegen dieser ständigen Bautätigkeit ist für die gesamte Strecke keine repräsentative Aussage zur Entwicklung des Unfallgeschehens infolge des dreispurigen Ausbaus möglich.

5. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung, der hohen Zahl von Unfällen mit Verletzten und Toten entgegenzuwirken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
6. Welche Maßnahmen wurden in der Vergangenheit ergriffen, und wie wirkten sich die Maßnahmen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit aus?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes (GG) planen, bauen, unterhalten und verwalten die Bundesländer im Rahmen der Auftragsverwaltung (AV) des Bundes die Bundesfernstraßen. Zu diesen Aufgaben gehören auch die Planungen von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit inkl. Abstimmung mit Dritten sowie die Realisierung dieser Maßnahmen. Für die B 51 werden diese Aufgaben vom Land Rheinland-Pfalz wahrgenommen.

Aufgrund der Unfallentwicklung auf der B 51 hat die AV des Landes Rheinland-Pfalz im Rahmen der zuständigen Unfallkommission Maßnahmen beschlossen, die bereits ausgeführt sind oder derzeit umgesetzt werden.

Als Maßnahmen wurden insbesondere der dreistreifige Ausbau von Streckenabschnitten und der verkehrssichere Umbau von Anschlussstellen durchgeführt:

- Die dreistreifigen Bereiche zwischen der Anschlussstelle Trier und Newel, zwischen Windmühle und Helenenberg sowie zwischen Meilbrück und dem Flughafen Bitburg sind bereits umgesetzt.
- Die Anschlussstelle „Gewerbegebiet Sirzenich“ und die Anschlussstelle „Bitburg-Süd“ (Saarstraße) wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgebaut.

Zwei weitere Maßnahmen befinden sich derzeit im Bau:

1. Die Anschlussstelle B 51/L 43 bei Neuhaus wird aus Verkehrssicherheitsgründen in einen so genannten höhenfreien, d. h. kreuzungsfreien Anschluss umgebaut. Diese Maßnahme wird bis Ende 2009 fertig gestellt sein.
2. Der Abschnitt zwischen Helenenberg und Meilbrück wird dreistreifig ausgebaut. Die Fertigstellung wird voraussichtlich bis Ende 2011/Anfang 2012 erfolgen.

Derzeit wird die Planung für den höhenfreien Umbau der Anschlussstelle B 51/L 43/K 8 in Hohensonne erstellt, um auch an dieser Stelle die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

Die AV des Landes Rheinland-Pfalz erarbeitet derzeit ein Ausbaukonzept mit Überholfahrstreifen zwischen der Anschlussstelle Bitburg und der Stadt Bitburg sowie für den Bau von zusätzlichen Verflechtungsstreifen im Zuge der Ortsumgehung Bitburg.

Darüber hinaus wurde als weitere Maßnahme an der Abfahrt zum Gewerbe- und Freizeitzentrum (Flugplatz Bitburg) aus Fahrtrichtung Trier das Ende des Überholfahrstreifens und die Abfahrt zum Gewerbe- und Freizeitzentrum Bit-

burg räumlich voneinander getrennt und damit die Situation verbessert. Bisher lagen diese beiden Bereiche auf gleicher Höhe. Zudem wurden in dem aus Fahrtrichtung Trier davor liegenden Kuppenbereich in der Mitte zwischen den Richtungsfahstreifen so genannte Bischofsmützen aufgebracht. Diese flexiblen, selbstaufrichtenden, vertikalen Sichtzeichen und Leiteinrichtungen werden auf die Mittelmarkierung aufgebracht und dienen der besseren Erkennbarkeit des Straßenverlaufes im Kuppenbereich.

Eine ähnliche Maßnahme wurde im Bereich der Anschlussstelle B 51/B 50 durchgeführt. Dort wurden die vorhandenen Verflechtungsspuren ebenfalls durch die so genannten Bischofsmützen optisch voneinander getrennt. Darüber hinaus ist ein Hinweisplakat an einer aus Richtung A 60 vorgelagerten Wirtschaftswegeüberführung mit der Aufschrift „Achtung Staugefahr“ angebracht worden, da es im Bereich hinter der genannten AS in Fahrtrichtung Trier in den Morgen- und Abendspitzen immer wieder zu Stauungen bzw. zähfließendem Verkehr kommt.

Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen in der Summe die Verkehrssicherheit auf der B 51 in diesen Bereichen nachhaltig verbessern werden.

7. Welche konkreten Handlungsvorschläge sind zu welchem Zeitpunkt von der Landesregierung an die Bundesregierung ergangen?

Wie wurden diese umgesetzt?

Aufgrund der o. g. grundgesetzlichen Regelungen obliegt es der zuständigen AV in eigener Zuständigkeit, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln und umzusetzen.

8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in wie viel Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf Bundesstraßen und Autobahnen Lkws verwickelt sind?

Wie verhält sich dies bei Unfällen mit Todesfolge?

2007 ereigneten sich in der Bundesrepublik Deutschland 335 845 Verkehrsunfälle mit Personenschaden [U(P)]. Davon entfielen auf die Autobahnen 20 466 U(P) und auf Bundesstraßen 65 641 U(P).

Güterkraftfahrzeuge waren an 38 804 U(P) beteiligt, darunter 9 460 mal auf Bundesstraßen und 6 640 mal auf Autobahnen. Das entspricht einer 14,4-prozentigen Beteiligung an U(P) auf Bundesstraßen und einer 32,4-prozentigen Beteiligung an U(P) auf Autobahnen.

Güterkraftfahrzeuge waren an Unfällen mit Getöteten (UGT) auf Bundesstraßen zu 30,6 Prozent und zu 50,2 Prozent an UGT auf Autobahnen beteiligt. Dabei wurden auf Bundesstraßen 358 Personen getötet. Das entspricht einem Anteil von 25,9 Prozent von allen auf Bundesstraßen Getöteten. Auf Autobahnen wurden 316 Personen getötet, was einem Anteil von 52,5 Prozent aller auf Autobahnen Getöteten entspricht.

Die amtlichen Unfallzahlen für 2008 und deren detaillierte Auswertung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht verfügbar.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung der Bürgerinitiative nach einem Verbot für den Lkw-Transitverkehr auf dem Teilstück der B 51 von der Autobahnausfahrt Bitburg nach Trier?

Unterstützt sie ein solches Verbot?

Wenn nein, warum nicht?

Wer muss welche Maßnahmen ergreifen, um diese Forderung zu realisieren?

Die Straßenverkehrsbehörden der Länder können die Benutzung bestimmter Straßen- und Straßenstrecken nach § 45 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVO). Die Straßenverkehrsbehörden der Länder haben damit die Möglichkeit, nach umfassender Abwägung der konkreten Umstände des Einzelfalls die o. g. straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen anzuordnen. In die Abwägung ist z. B. die konkrete Funktion der jeweiligen Straße einzustellen. Eine Entscheidung und etwaige Umsetzung obliegt somit nicht der Bundesregierung.

10. Welche Entlastung wäre von einer Bemaunung auf dem Teilstück Autobahnausfahrt Bitburg bis Trier der B 51 zu erwarten?

Plant die Bundesregierung die Einführung einer solchen Bemaunung des Teilstücks?

Wenn nein, warum nicht?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben vor, die eine Aussage darüber zulassen, wie groß die Entlastungswirkung durch eine Bemaunung der B 51 im genannten Teilstück wäre. Da die B 51 eine Verbindungsstrecke zwischen der A 60 und A 64 darstellt, ist davon auszugehen, dass die Entlastungswirkung relativ gering ausfallen würde.

Die Bundesregierung plant keine Bemaunung des oben genannten Teilstücks.

Mit dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz/ABMG) hat der Gesetzgeber das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.

Wegen der Unterschiede einzelner Straßenabschnitte, wie Streckencharakteristik, Verkehrsstärke, Aspekte des Wirtschaftsverkehrs usw. ist dabei in jedem Fall eine Einzelfallbetrachtung erforderlich, bevor eine Entscheidung über mögliche Maßnahmen gegen eine mautbedingte Verkehrsverlagerung getroffen werden kann. Mit den Ländern wurde deshalb vereinbart, dass diese unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien, Vorschläge für die Bemaunung von Bundesstraßen machen können.

Eine aktuelle Abfrage bei den Obersten Straßenbaubehörden der Länder hat ergeben, dass seitens der Länder derzeit keine Notwendigkeit für die Bemaunung weiterer Bundesstraßenabschnitte gesehen wird.

11. Wie viele Unfälle mit Gefahrguttransporten hat es in den letzten zehn Jahren auf der B 51 gegeben?
- Mit welchen Materialien?
- Mit welchen Folgen für die Umwelt?
- Welche Kosten sind entstanden?
- Wie gedenkt die Bundesregierung die Sicherheit für Gefahrguttransporte zu erhöhen?
- Gedenkt die Bundesregierung, die B 51 für Gefahrguttransporte zu sperren?

Auf der B 51 hat es 2008 einen Gefahrgutunfall gegeben, der nach den Kriterien meldepflichtig war. Betroffen war ein entzündbarer flüssiger Stoff mit geringer Gefahr. Angaben über die Folgen für die Umwelt und die durch den Unfall verursachten Kosten liegen dem BMVBS nicht vor.

Die Bundesregierung hat in den internationalen Gremien, die für die materiellen Anforderungen an die Gefahrgutbeförderung zuständig sind, für eine ständige Verbesserung des generellen Sicherheitsniveaus gesorgt. Die Festlegung von lokalen Verkehrsbeschränkungen liegt allerdings nicht in der Verantwortung der Bundesregierung sondern der Straßenverkehrsbehörden der Länder.

12. Welche Kosten verursacht der Lkw-Transport pro Jahr auf der B 51 zwischen der Autobahnausfahrt Bitburg und Trier?
- Welche Umweltschäden und wie viel Lärm 11 gehen von ihm aus?

Das für die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Festlegung der Mautsätze erstellte Wegekostengutachten von IWW/Prograns vom 31. Dezember 2007 weist folgende Gesamtkosten aller Bundesstraßen aus:

<b>Bundesstraßen</b>	<b>2005</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>
Gesamtkosten (Mrd. Euro)	8,23	8,76	9,02	9,55	10,15
Kosten Lkw ab 12 t (Mrd. Euro)	2,27	2,41	2,47	2,62	2,82
Fahrleistungen Lkw ab 12 t (Mrd. Fz-km)	8,24	8,78	8,89	9,04	9,31
Spezifische Wegekosten je Lkw-km (Euro/Fz-km)	0,28	0,27	0,28	0,29	0,30

Quelle: ProgTrans/WW

Detailliertere Kostenaufschlüsselungen, die eine anteilige Ermittlung der Kosten auf das Teilstück der B 51 zwischen der Autobahnausfahrt Bitburg und Trier ermöglichen würden, liegen dem BMVBS nicht vor. Ebenso liegen keine Angaben darüber vor, welche Umweltschäden und wie viel Lärm von LKW-Transporten pro Jahr auf der B 51 ausgehen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts des dramatischen Verkehrsaufkommens die Auswirkungen an Lärm- und Feinstaubimmissionen in den anliegenden Orten zwischen der Autobahnausfahrt Bitburg und Trier?
- Welche Maßnahmen gedenkt sie zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner zu ergreifen?

Die Anspruchsgrundlagen für Lärmschutz an Bundesfernstraßen sind gesetzlich für den Fall der Lärmvorsorge, d. h. für den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße, bzw. haushaltsrechtlich für den Fall der Lärmsanierung,

d. h. bei bestehenden Bundesfernstraßen, geregelt. Zu den Aufgaben der Auftragsverwaltungen gehört auch, die Anspruchsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen nach den o. g. Regelungen zu prüfen und im Bedarfsfall die Planung, der Bau und die Abwicklung solcher Maßnahmen.

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren der realisierten Ausbaumaßnahmen wurde jeweils die Lärmsituation nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Abgassituation nach der 22. BImSchV überprüft. Bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte gemäß 16. BImSchV wurden entsprechende aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Hinsichtlich der Abgassituation wurden bei den Schadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 die Grenzwerte der 22. BImSchV unterschritten. Dementprechend sind vom Landesumweltamt auch keine Luftreinhaltepläne in Auftrag gegeben worden.

Entlang der bestehenden B 51 wurde im Rahmen der Lärmsanierung im Bereich der Westumgehung Bitburg im Jahr 1992 eine Lärmschutzwand errichtet und 2008 mit einem Erdwall verlängert. Eine Überprüfung der Lärmwerte aufgrund aktueller Verkehrszahlen wird derzeit für diesen Bereich durchgeführt. Aufgrund der zurückgehenden Verkehrszahlen des Schwerverkehrs ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung weiterhin unterschritten bleiben. Aus einer Überprüfung der Abgassituation nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02) ergaben sich entlang der Westumgehung Bitburg keine Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV.

14. Was ist die generelle Strategie der Bundesregierung für mehr Sicherheit auf Bundesstraßen?

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung wird durch das langfristig angelegte Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr des BMVBS aus dem Jahr 2001 geprägt. Ein Schwerpunkt dieses Programms ist es, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen (dazu gehören auch einbahnige zwei- oder dreistreifige Bundesstraßen) durch bauliche Maßnahmen zu erhöhen.

Trotz positiver Entwicklungen sind die Unfälle dort nach wie vor besonders folgenschwer.

Unfallanalysen auf Landstraßen geben Anlass, das Hauptaugenmerk auf die Vermeidung von Unfällen

- infolge von Geschwindigkeitsüberschreitungen,
- durch Abkommen von der Fahrbahn und
- beim Überholen

zu richten.

Sicherheitsfördernde bauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen im Landstraßennetz haben daher große Bedeutung. Neben der Ergänzung des Straßennetzes um Ortsumgehungen muss vor allem auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gedrängt werden. Geeignete Maßnahmen sind u. a.

- Schaffung zusätzlicher, gefahrloser Überholmöglichkeiten zur Beseitigung von Pulkbildung und „Überholdruck“,
- Verhinderung des Überholens in ungeeigneten Bereichen durch bauliche Unterstützung der Überholverbotszonen,
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch verstärkte Überwachung; Bestimmen der Einsatzgrenzen ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung,

- verkehrssichere, vor allem hindernisfreie Gestaltung der Seitenräume bzw. Absicherung von Gefahrenstellen mit Schutzeinrichtungen, aber mit Rücksicht auf erhaltenswerte Alleen,
- Verbesserung der Linienführung,
- Anlage von planfreien Knotenpunkten im Zuge hoch belasteter einbahniger Fernverbindungen,
- Sicherung plangleicher Kreuzungen durch verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen oder Umbau in Kreisverkehre.

Diese Maßnahmen werden im Rahmen zahlreicher Untersuchungen kontinuierlich fortentwickelt und in den für Planung und Bau von Landstraßen maßgebenden technischen Regelwerken berücksichtigt.

15. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung – auch vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Klimakrise – für die Verlagerung von Schwerlastverkehren auf Schiene und Wasserwege?

Welche Anreizstrukturen gibt es für Unternehmen?

Ziel der Bundesregierung ist die Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Gesamtverkehrssystem. Dazu gehört, insbesondere den Verkehrsträger Schiene, aber auch die Wasserstraße, in die Lage zu versetzen, einen überproportional hohen Anteil des Verkehrszuwachses vor allem im Güterverkehr aufzunehmen. Deshalb hat die Bundesregierung eine klare investitionspolitische Entscheidung zugunsten eines überproportional hohen Investitionsanteils der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße getroffen.

Mit der Förderung des Kombinierten Verkehrs durch ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen als auch durch Baukostenzuschüsse für den Aus- und Umbau leistungsfähiger Umschlagterminals und die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gibt die Bundesregierung Anreize, den Zugang und die Nutzung von Schienenwegen und Wasserstraßen zu einer wirtschaftlich interessanten Alternative zu machen.

16. Wie unterstützt die Bundesregierung den Ausbau der Kyllstrecke der Bahn und den öffentlichen Personennahverkehr in der Region, um den zahlreichen Pendlern von der Eifel nach Trier und Luxemburg einen stressfreieren und sichereren Weg zur Arbeit zu ermöglichen als per Pkw?

Im Regionalverkehr ist die organisatorische und finanzielle Verantwortung des Bundes für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) der Bundeseisenbahnen im Rahmen der Bahnreform mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zum 1. Januar 1996 auf die Länder übergegangen. Damit wurde der gesamte öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) auf eine neue Grundlage gestellt. Zielsetzung ist, durch Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV möglichst auf eine Stelle – und zwar dort, wo die Nachfrage entsteht – ein besseres Angebot als zuvor sicherzustellen. Gleichzeitig ist so die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert und der Wettbewerb unter den Verkehrsunternehmen gestärkt worden. Die Länder erhalten zur Erfüllung dieser Aufgabe Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Auf das Land Rheinland-Pfalz entfallen im Jahr 2009 ca. 355 Mio. Euro.

Ausbaumaßnahmen auf der Kylltalstrecke, die überwiegend dem SPNV dient, wären auch gemäß § 8 Absatz 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz im Rahmen der für Investitionen im Bereich des SPNV für das Land Rheinland-Pfalz zur

Disposition stehenden Quote nach Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung möglich. Entsprechende Vereinbarungen wären zwischen dem Land und der DB Netz AG zu vereinbaren. Der Bund wirkt hierbei nicht mit.

Zudem erhalten die Länder als Ersatz für die mit der Föderalismusreform I abgeschafften Länderprogramme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz seit dem 1. Januar 2007 jährliche Kompensationszahlungen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur eigenverantwortlichen investiven Verwendung.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von Betonpoldern im Hinblick auf die Verkehrssicherheit?

Plant sie diese auf der B 51 einzusetzen?

Auf Bundesstraßen kommen Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Stahl oder Beton z. B. in Form von Betonschutzwänden als Schutzeinrichtungen zum Einsatz. Sowohl Betonpolder als auch Betonpoller kommen nicht zum Einsatz.

18. Wie weit und mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung die Sanierung der „Ehranger Brücke“ weiter unterstützen?

Zu den Aufgaben der grundgesetzlich geregelten Auftragsverwaltung gehört auch die Planung und Realisierung von Instandsetzungsmaßnahmen von Brückenbauwerken. Der Bauwerksentwurf für die Maßnahme wurde erstellt und wird derzeit innerhalb der Straßenbauverwaltung des Landes geprüft. Der Umfang der Instandsetzung beträgt rund 5 Mio. Euro und wird innerhalb des Konjunkturprogramms finanziert.

Nach derzeitigem Planungsstand wird die Ehranger Brücke vom Frühjahr 2010 bis Herbst 2011 instand gesetzt werden. Dabei erfolgt eine umfassende Erneuerung der Fahrbahn einschließlich des seitlichen Rad- und Gehweges sowie der darunter liegenden Stahlkonstruktion. Weiter wird die Brücke auch an der Unterseite vollständig überholt und erhält einen neuen Anstrich.





