

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1840 –**

Straßenbauprojekt Darmstädter Kreuz (A 5, A 67, A 672 und B 26)

Vorbemerkung der Fragesteller

In einem Artikel der Tageszeitung „Darmstädter Echo“ vom 19. Februar 2010 wurde über eine vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) vorgestellte Machbarkeitsstudie zum Umbau des Darmstädter Kreuzes berichtet. Am Darmstädter Kreuz treffen drei Autobahnen (A 5, A 67 sowie A 672) und eine Bundesstraße (B 26) aufeinander.

Die Machbarkeitsstudie sieht umfangreiche Baumaßnahmen an allen vier Straßen sowie an den dazugehörigen Brückenkonstruktionen vor. Des Weiteren wurde in der Machbarkeitsstudie bereits die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar integriert und berücksichtigt, welche parallel von Norden kommend erst an der A 5 und nach dem Darmstädter Kreuz an der A 67 Richtung Süden führen soll. In der Machbarkeitsstudie wird die Neubaustrecke (NBS) als wesentliche örtliche Rahmenbedingung beschrieben. Die Deutsche Bahn AG hatte in der jüngsten Vergangenheit diese NBS aufgrund von unklarer Finanzierung öffentlich in Frage gestellt. In der Schlussbemerkung des erwähnten Zeitungsartikels zur Machbarkeitsstudie wurde erwähnt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Machbarkeitsstudie grundsätzlich für gut befunden habe.

1. Hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie des ASV Darmstadt zum Umbau des Darmstädter Kreuzes geprüft?
2. Wenn ja, nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie geprüft, und zu welchem Gesamturteil ist sie gekommen?
3. Wenn nein, mit welcher Begründung wurde/wird diese nicht geprüft?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) vorgelegte Machbarkeitsstudie nach Plausibilitätskriterien gesichtet und den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zugestimmt.

4. Hat die Bundesregierung die Machbarkeitsstudie finanziert?

Die Kosten für die Machbarkeitsstudie werden vom Land Hessen getragen.

5. Will die Bundesregierung das Projekt Umbau des Darmstädter Kreuzes in den neu zu erstellenden Bundesverkehrswegeplan aufnehmen?

Der Umbau des Darmstädter Kreuzes ist nicht bedarfsplanrelevant.

6. Würde die Stadt Darmstadt im Falle einer Realisierung des Projektes die Kosten für den Umbau des Darmstädter Kreuzes aufgrund der Ortsdurchfahrtrichtlinien tragen müssen?
7. Falls nicht, wer würde im Falle einer Realisierung die Kosten für den Umbau des Darmstädter Kreuzes tragen?

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

Baulast- und damit Kostenträger für den Umbau des Darmstädter Kreuzes ist der Bund. Der neben den Bundesautobahnen 5, 67 und 672 betroffene Abschnitt der Bundesstraße 26 liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt.

8. Übernimmt die Bundesregierung die Kosten für die in der Machbarkeitsstudie erwähnte Straßenbrückensanierung?

Der Bund trägt die Kosten für den Bau und die Erhaltung der in seiner Baulast befindlichen Bundesfernstraßen.

9. Wie hoch ist die von der Bundesregierung erwartete Zunahme des Straßenverkehrs auf Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet, und welcher Anteil kommt dabei dem Schwerlastverkehr zu?

Für den Straßenverkehr auf den Bundesautobahnen wird bis zum Jahr 2025 eine Zunahme von ca. 26 Prozent prognostiziert, die Zunahme des Lkw-Verkehrs (Fahrzeuge) beträgt ca. 50 Prozent.

10. Wie hoch ist die von der Bundesregierung erwartete Zunahme des Straßenverkehrs auf den Bundesautobahnen 5 und 67 am Darmstädter Kreuz, und welcher Anteil kommt dabei dem Schwerlastverkehr zu?

Für den Straßenverkehr im Bereich des Darmstädter Kreuzes wird bis zum Jahr 2025 eine Zunahme von ca. 19 Prozent prognostiziert, die Zunahme des Lkw-Verkehrs beträgt ca. 35 Prozent.

11. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Bewältigung des zunehmenden Straßenverkehrs und damit auch des zunehmenden Schwerlastverkehrs ergreifen (bitte die Maßnahmen aufschlüsseln in geplante Maßnahmen im Straßenverkehr, im Schienenverkehr, im ÖPNV und weitere Mobilitätsformen zur Entlastung des Straßenverkehrs)?

Durch die Umsetzung der im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel trägt die Bundesregierung der Bewältigung des zunehmenden Straßenverkehrsaufkommens Rechnung.

Die Bundesregierung schafft mit gezielten Maßnahmen die Voraussetzungen für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Dies betrifft insbesondere die Erweiterung der verfügbaren Kapazitäten im Bereich Schiene durch den bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Über den Fortgang des Ausbaus des Schienewegenetzes unterrichtet das BMVBS den Deutschen Bundestag kontinuierlich nach dem Stand des 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres (§ 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) (siehe zuletzt Verkehrsinvestitionsbericht 2009, Bundestagsdrucksache 17/444).

Die Deutsche Bahn AG erhält für den Erhalt des Bestandsnetzes jährlich 2,5 Mrd. Euro im Rahmen der Leistungs- und Finanzvereinbarung. Hier hat sich der Bund vertraglich bis 2013 gebunden und damit der DB AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine bisher nicht gekannte Flexibilität ermöglicht. Als Gegenleistung für diese Freiheit haben die Deutsche Bahn AG und ihre Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Schienennetz in einem qualitativ guten Zustand zu erhalten.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr wird gemäß § 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs von den Ländern wahrgenommen. Insofern kann die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Darmstädter Kreuz keine Maßnahmen ergreifen.

12. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Bewältigung des zunehmenden Straßenverkehrs und des zunehmenden Schwerlastverkehrs im Bereich des Darmstädter Kreuzes ergreifen?

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit im Bereich des Darmstädter Kreuzes soll durch die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen erhöht werden.

13. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar durch die Deutsche Bahn AG?

Die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar gehört für das BMVBS und die DB Netz AG zu den prioritären Projekten. Im Hinblick auf die Trassierung der Neubaustrecke gibt es derzeit jedoch noch einige offene Fragen, zu denen die DB Netz AG mit den Beteiligten im Gespräch ist. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Abstimmungsprozesse wird über die weiteren Schritte zur Umsetzung des Vorhabens zu entscheiden sein.

14. Welches der beiden Projekte, die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar oder der Umbau des Darmstädter Kreuzes, besitzt die höhere Priorität bzw. bedingt die Realisierung des Projektes mit der niedrigeren Priorität?

Wegen der Unterschiede in der verkehrlichen Bedeutung findet ein Abwägungsprozess zwischen der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, die ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist, und dem Umbau des Darmstädter Kreuzes nicht statt.

15. Inwieweit berücksichtigt die Deutsche Bahn AG bei der Entscheidung über den Streckenverlauf der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar die Machbarkeitsstudie zum Umbau des Darmstädter Kreuzes?

Die DB Netz AG ist Vorhabenträgerin für die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar und wird im Rahmen der anstehenden Planungsprozesse die notwendigen Abstimmungen mit den Straßenplanungsbehörden durchführen.

16. Greift, und wenn ja, in welcher Weise, das Eisenbahnkreuzungsgesetz im Fall des Straßenbauprojektes Darmstädter Kreuz (A 5, A 67, A 672 und B 26)?

Inwieweit das Eisenbahnkreuzungsgesetz im Detail greift, wird in einer Kostenteilungsvereinbarung zwischen den Baulastträgern der Straße und der Schiene im Rahmen der laufenden Planungsabstimmung geregelt werden.