

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 24. Juni 2014

Dem Land Schleswig-Holstein wurden aus dem Bundesprogramm für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – GVFG-Bundesprogramm – im Zeitraum von 2008 bis 2013 Bundesfinanzhilfen in Höhe von rund 21 Mio. Euro gewährt.

Die Finanzzuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein betragen in diesem Zeitraum 259,518 Mio. Euro.

58. Abgeordneter **Ingbert Liebing** (CDU/CSU) Welche Beträge werden voraussichtlich aus dem Bundeshaushalt auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit Zweckbindung bzw. als Entflechtungsmittel ohne Zweckbindung nach der Finanzplanung der Bundesregierung in den Jahren 2014 bis 2019 nach Schleswig-Holstein fließen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 24. Juni 2014

Das GVFG-Bundesprogramm wird jährlich fortgeschrieben, derzeit ist für die Laufzeit des GVFG-Bundesprogramms bis zum Jahr 2018 für das Land Schleswig-Holstein ein Betrag von ca. 12 Mio. Euro vorgesehen. Die Einplanung für das Jahr 2019 wird erst mit der nächsten Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms im Jahr 2015 festgelegt.

Die Finanzzuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein werden zwischen 2014 und 2019 insgesamt 259,518 Mio. Euro betragen. Hierzu sei darauf verwiesen, dass die aufgabenbereichsbezogene Zweckbindung ab dem 1. Januar 2014 entfallen ist; lediglich die investive Zweckbindung bleibt bestehen.

59. Abgeordnete **Tabea Rößner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Wieso ist im ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans der sechsspurige Ausbau der A 643 angeführt, obwohl eine unter ökologischen sowie Mobilitätsaspekten sinnvollere 4+2-Lösung als Kompromiss zwischen Kommunal- und Landespolitik sowie Bürgerinitiativen festgelegt und angemeldet wurde, und warum setzt sich die Bundesregierung über den Willen der vor Ort Beteiligten hinweg?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dorothee Bär vom 26. Juni 2014

Der sechsstreifige Ausbau zuzüglich Seitenstreifen der A 643, Abschnitt Autobahnkreuz (AK) Wiesbaden-Schierstein bis Autobahndreieck (AD) Mainz, ist im derzeit geltenden Bedarfsplan für die

Bundesfernstraßen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

Die in dem genannten Autobahnabschnitt enthaltene Rheinbrücke Schierstein muss aufgrund ihres baulichen Zustandes erneuert werden und wird entsprechend den Vorgaben des geltenden Bedarfsplans sechsstreifig zuzüglich Seitenstreifen ausgebaut. Die Maßnahme ist seit September 2013 in Bau. Damit der Verkehr während der Bauzeit weiterhin über die bestehende Rheinbrücke Schierstein fließen kann, wird die Richtungsfahrbahn Wiesbaden–Mainz der neuen Rheinbrücke Schierstein unterstromseitig der vorhandenen Rheinbrücke in neuer Lage errichtet. Dementsprechend wird die Planung sechsstreifig zuzüglich Seitenstreifen und in neuer Lage auf der rheinland-pfälzischen Seite fortgeführt.

Nach den geltenden Regelwerken kommt für die prognostizierten Verkehrsbelastungen nur ein sechsstreifiger Autobahnquerschnitt mit Seitenstreifen infrage, um dieses Verkehrsaufkommen sicher und leistungsfähig zu bewältigen. Vor dem Hintergrund, dass die vor Ort vorhandene rund 1 km lange Vorlandbrücke auch im Fall der sog. 4+2-Lösung mit großem Aufwand verbreitert werden muss und ein sechsstreifiger Ausbau der Vorlandbrücke zuzüglich Seitenstreifen nicht wesentlich aufwendiger ist, wird eine 4+2-Lösung zudem als unwirtschaftlich bewertet.

Der geplante sechsstreifige Ausbau vom AK Wiesbaden-Schierstein bis zum AD Mainz ist im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Mai 2014 an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages in der Kategorie Laufende Vorhaben enthalten.

60. Abgeordnete

Tabea

Rößner

(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)

Hält die Bundesregierung an der Nord- und Westumfahrung bei Trier fest, obwohl auf Landesebene durch beispielsweise die Stärkung von regionalen Projekten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) alternative regionale Lösungen gefunden wurden, und wieso wird diesen Bemühungen bei dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nicht Rechnung getragen?

**Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Dorothee Bär
vom 26. Juni 2014**

Die beiden Straßenneubauprojekte A 64, Nordumfahrung Trier, und B 51, Westumfahrung Trier, werden im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 getrennt voneinander neu bewertet. Die dafür erforderlichen Daten und Unterlagen wurden dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von der dafür zuständigen Auftragsverwaltung (AV) Rheinland-Pfalz (RP) zur Verfügung gestellt. Die AV RP hat jedoch keine Variante zur Bewertung vorgelegt, in der mithilfe einer Stärkung von regionalen ÖPNV-Projekten ein Verzicht auf die Nord- und/oder Westumfahrung möglich erscheinen könnte.

Die für eine Bewertung infrage kommenden Straßenbauprojekte – darunter auch die genannten Straßenneubauprojekte – werden zurzeit seitens des BMVI mithilfe externer Gutachter einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und nachfolgend gesamtwirtschaftlich bewertet. Diese führt im Ergebnis zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das ein Maß für die Wirtschaftlichkeit eines Projektes ist.

Danach ist es Aufgabe der Bundesregierung, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bzw. des Deutschen Bundestages im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für ein Fernstraßenbauänderungsgesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte in „Vordringlicher Bedarf“ oder „Weiterer Bedarf“ festzulegen. Bei dieser Reihung ist nicht nur das für die Wirtschaftlichkeit maßgebliche NKV entscheidend. Es sind auch netzkonzeptionelle, raumordnerische, städtebauliche und ökologische Aspekte einzubeziehen.

Die abschließende Entscheidung zur Einstufung eines Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und dessen Dringlichkeit obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des jeweiligen Fernstraßenbauausbaugesetzes.

61. Abgeordneter **Markus Tressel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Welche dringlichsten Straßenbaumaßnahmen wurden der Bundesregierung durch die saarländische Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 gemeldet, und wann fanden in jüngster Zeit Abstimmungs- und Erörterungstermine mit der saarländischen Landesregierung zur Erstellung des Entwurfs für den Bundesverkehrswegeplan 2015 statt?

**Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin
Katherina Reiche
vom 20. Juni 2014**

Folgende Straßenbaumaßnahmen wurden von der saarländischen Straßenbauverwaltung für eine Bewertung zum BVWP 2015 gemeldet:

- A 1, von der A 623, Saarbrücken bis zur A 1
- A 623, Lückenschluss zur A 620 Saarbrücken
- B 51n, Ortsumgehung (OU) Saarlouis-Roden
- B 268n, OU Nunkirchen
- B 269, OU Lebach
- B 269n, OU Saarlouis-Fraulautern
- B 269n, OU Nalbach
- B 423n, OU Schwarzenbach und Schwarzenacker.