

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bettina Stark-Watzinger, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Nicola Beer, Till Mansmann, Dr. Hermann Otto Solms, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Ulrich Lechte, Bernd Reuther, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar und der Fraktion der FDP

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik in Hessen

Hessen ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe im Herzen von Deutschland und Europa. Im Landesgebiet verlaufen die wichtigsten deutschen und europäischen Autobahnen, die Nord und Süd sowie Ost und West verbinden. Mit seiner zentralen Lage und seinem hohen Straßenverkehrsaufkommen ist Hessen von erheblicher Bedeutung für das deutsche Autobahnnetz. Somit wäre es naheliegend, dass die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen GmbH (IGA) einen ihrer Standorte in Hessen ansiedelt. Es kam anders und unklar ist bisher, ob die hessische Landesregierung dem unausgeglichene Standortkonzept (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/029-scheuer-groesste-autobahnreform.html) des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zugestimmt hat.

Hessen hat für die wichtige Bundesautobahnverbindung über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden stets konstruktiv mitgewirkt (<https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/643-schiersteiner-br%C3%BCcke>), um die Brückenerneuerung und -verbreiterung zügig zu ermöglichen. Das Land Rheinland-Pfalz blockiert das Vorhaben (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/SWR-Sommerinterview-Volker-Wissing,sommerinterview-wissing-100.html), was zu einer Verengung und künstlichem Stau führen wird.

Hessen spielt auch im Bereich des Schienen-, Luft- und Wasserstraßenverkehrs eine herausragende Rolle.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kilometer Bundesstraßen und Autobahnen wurden in Hessen seit 2014 neu geplant?
2. Wie viele Ortsumgehungen durch Bundesstraßen und Autobahnen wurden seit 2014 geplant?
3. Wie hoch sind die voraussichtlichen Planungsmittel des Bundes für den Bau von Autobahnen in Hessen ab dem Jahr 2021 (Aufgabenübernahme IGA)?

4. Hat Hessen Bundesmittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, vollständig abgerufen, und wie hoch war ggf. die Summe der nicht abgerufenen Gelder (bitte gesondert nach Jahren seit 2014 aufschlüsseln)?
5. Falls es zutrifft, dass die für das Land Hessen im Bundesverkehrswegeplan bereitgestellten Mittel in den vergangenen Jahren nicht vollständig eingesetzt worden sind:
 - a) Woran konkret lag es?
Wurden Planungsunterlagen nicht fristgerecht eingereicht oder gab es formale Fehler in den Planungsunterlagen?
 - b) Können Versäumnisse auf Bundesebene ausgeschlossen werden (falls nein, bitte konkret die Ursachen für die Einzelfälle nennen)?
6. Welcher Anteil der abgerufenen Mittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, wurde lediglich in eine reine Oberflächensanierung investiert?
7. Welcher Anteil der abgerufenen Mittel, die für den Bau und die Sanierung von Bundesfernstraßen vorgesehen waren, floss in grundhafte Erneuerungsmaßnahmen?
8. Wie viel hat die Deutsche Bahn AG seit dem Jahr 2014 jährlich in Hessen in das Schienennetz investiert?
9. Wurden hier vorgesehene Investitionen (s. Frage 8) nicht ausgeführt (wenn nein, bitte die Gründe dafür, nach Projekten aufgeschlüsselt, benennen)?
10. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes in die Bundeswasserstraßen in Hessen in den letzten vier Jahren jeweils?
11. In welche Bundeswasserstraßen wurde für welche Projekte investiert?
12. Hat Hessen dem Standortkonzept der IGA zugestimmt?
13. Warum ist in dem Standortkonzept der IGA keine Niederlassung in Hessen vorgesehen?
14. Welche netzkonzeptionellen Überlegungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) waren konkret maßgeblich für die Auswahl der Niederlassungen im Standortkonzept der IGA?
Wurden diese mit dem Land Hessen abgestimmt?
15. Was wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern passieren, die gegenwärtig Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnverwaltung für das Land Hessen wahrnehmen?
16. Wird es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die gegenwärtig Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnverwaltung für das Land Hessen wahrnehmen, nach Kenntnis der Bundesregierung Alternativen zur Arbeitslosigkeit oder zum Umzug in andere Bundesländer geben?
17. Ist es aus Sicht der Bundesregierung zielführend, das hessische Autobahnnetz auf insgesamt vier Niederlassungen der Infrastrukturgesellschaft Autobahn aufzuteilen (bitte die Sicht der Bundesregierung erläutern)?
18. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, warum das Vorhaben der Landkreise Rheingau-Taunus und Mainz-Bingen für eine gemeinsame Machbarkeitsstudie für eine Rheinbrücke im Bereich Rüdesheim stockt (www.faz.net/aktuell/rhein-main/befuerworter-von-rheinbruecke-bei-bingen-gruenden-buergerinitiative-15216026.html)?
19. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Haltung die beteiligten Landesregierungen zu dem Projekt (s. Frage 18) einnehmen?

20. Unterstützt der Bund ggf. die Landkreise bei der Projektumsetzung (s. Frage 18)?
Wenn ja, in welcher Form?
21. Welche Projekte des Bundes im Bereich Digitalisierung und Straßenverkehr (Testfeld autonomes Fahren u. Ä.) finden in Hessen statt, und wie hoch ist die Fördersumme des Bundes?
22. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung konkret, um den erheblich gestiegenen Bahnlärm im Rheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden (www.wiesbadener-kurier.de/lokales/rheingau/eltville/beiderseits-des-rheins-verkehren-immer-mehr-gutzerzuge-wie-andere-regionen-mit-dem-thema-bahnlaerm-umgehen_18872302) künftig zu reduzieren?
23. Wie weit sind die Überlegungen des BMVI für eine Alternativtrasse für den Güterverkehr zur Entlastung des Abschnitts im Rheintal zwischen Koblenz und Wiesbaden?
Gibt es konkrete Verhandlungen mit dem Land Hessen?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung und Dringlichkeit der An- und Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes in die geplante ICE-Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim?
25. Welche Erwägungen liegen der Entscheidung des Bundes zugrunde, die A661 Ostumgehung Frankfurt aus dem Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans abzustufen?
26. Wie ist diese Entscheidung (s. Frage 25) nach Auffassung der Bundesregierung vereinbar mit den für Frankfurt bestehenden Bevölkerungsentwicklungsprognosen (www.faz.net/aktuell/rhein-main/bevoelkerungswachstum-frankfurt-2025-wird-es-enger-13731614.html) und den daraus resultierenden Verkehrsmengensteigerungen und Anforderungen an die Verkehrserschließung im Frankfurter Osten?
27. Ist der Bundesregierung bekannt, dass auf der genannten Grundlage (vgl. Frage 25) der sechsstreifige Riederwaldtunnel und die A 661 aus Richtung Osten auf eine lediglich vierstreifige Autobahnfortführung stoßen?
28. Hält die Bundesregierung diese Situation (s. Frage 27) für angemessen und tragfähig für die Aufnahme und Abwicklung der bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsmengen?
29. Welche Haltung hat die hessische Landesregierung hierzu (s. Fragen 25 bis 28) dem Bund vorgetragen?

30. Wie beurteilt die Bundesregierung den bautechnischen Zustand der Bergshäuser Brücke an der A 44?

- a) Welche Maßnahmen ergreift der Bund, um die derzeitige Sperrung eines Fahrstreifens der Bergshäuser Brücke an der A 44 (www.hna.de/kassel/kreis-kassel/fuldabruock-ort312365/a44-verkehr-wird-wegen-bauarbeiten-an-bergshaeuser-bruecke-umgeleitet-9811838.html) schnellstmöglich wieder aufzuheben?

Wann ist damit zu rechnen?

- b) Werden die Planungen zum sechsstreifigen Ausbau der A 44 zwischen Dortmund und Kassel (vgl. Bundesverkehrswegeplan) durch die aktuelle Brückenteilspernung negativ berührt?

Wie ist der aktuelle Planungsstand hierzu?

Berlin, den 11. September 2018

Christian Lindner und Fraktion