Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Stark-Watzinger, Oliver Luksic, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12364 –**

Aufnahme der A671 in den Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Verkehrsaufkommen im Ballungsraum Rhein-Main ist in den letzten Jahren weiter enorm gestiegen. Die Verkehrsnachfrage überschreitet laut Hessen Mobil zunehmend die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur (<https://mobil.hessen.de/verkehr/abteilung-verkehr>). Betroffen hiervon ist auch die Bundesautobahn 671. Diese verbindet im Süden die A60 bei Mainz-Bischofsheim mit der A66 bei Wiesbaden im Norden. Sie überquert bei Hochheim den Main und stellt den Anschluss an die Industriestandorte Mainz-Gustavsburg und Rüsselsheim her.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden aufgrund des enorm steigenden Verkehrsaufkommens Ausbaumaßnahmen der Autobahnen rund um Mainz, Wiesbaden und Rüsselsheim (A3, A60, A66, A67, A643) beschlossen (www.bvwp-projekte.de/map_street.html). Entgegen der ursprünglichen Anmeldung von Hessen Mobil ist der sechsspurige Ausbau der A671 nicht in den vordringlichen oder weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen worden (www.hochheimer-zeitung.de/nachrichten/hochheim/umzingelt-von-verkehrswegeprojekten_17671729). Es soll zukünftig lediglich eine temporäre Erweiterung in Form der Befahrbarkeit des Standstreifens erfolgen.

Die an der A671 befindliche Stadt Hochheim fürchtet, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen weiter zunimmt (www.wiesbadener-kurier.de/lokales/main-taunus/hochheim/hochheim-larmschutz-an-der-a-671-wieder-thema_20027119). Dadurch ergibt sich auch eine zunehmende Lärmbelastung der Südstadt und der Kernstadt Hochheims (www.hochheimer-zeitung.de/nachrichten/hochheim/larmbelastung-durch-die-autobahn-in-der-stadt-ruhiges-gebiet_18527924).

Aufgrund baulicher Mängel muss die Mainvorlandbrücke der A 671 in Hochheim am Main abgebrochen und neu gebaut werden (www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/hochheim/vorlandbrucke-abriss-und-erneuerung-ab-2018-geplant_18119220). Im Zusammenhang mit diesem Neubau ist keine Ausweitung auf sechs Spuren und damit auch keine Lärmschutzmaßnahme geplant (www.hochheimer-zeitung.de/nachrichten/hochheim/larmbelastung-durch-die-autobahn-in-der-stadt-ruhiges-gebiet_18527924).

1. Hat sich die Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der A671 auseinandergesetzt?
 - a) Wenn ja, von welchen Kosten für den sechsspurigen Ausbau der A671 ist die Bundesregierung dabei ausgegangen?

Wenn nein, liegen der Bundesregierung dennoch Kostenschätzungen für einen sechsspurigen Ausbau der A671 vor?
 - b) Wenn ja, welches Verkehrsaufkommen hat die Bundesregierung ihrer Entscheidung zugrunde gelegt?

Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Maßnahme „A 671, 6-streifige Erweiterung zwischen der Anschlussstelle Hochheim-Süd und Mainspitz-Dreieck“ eine gesamtwirtschaftliche Projektbewertung durchgeführt. In die Bewertung wurden die von der Auftragsverwaltung Hessen mit dem Projektvorschlag vorgelegten Projektkosten in Höhe von 163,7 Mio. Euro (Stand 2014) sowie die von Fachgutachtern des Bundes ermittelte Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2030 von durchschnittlich 60 000 Kfz/Tag einbezogen.

2. War der Bundesregierung bei ihrer Entscheidung die Erforderlichkeit eines Neubaus der Mainvorlandbrücke bekannt?

Wenn ja, hat sie diese Tatsache in ihre Abwägung mit einbezogen?

Die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus war zum Zeitpunkt der Aufstellung des BVWP 2030 bekannt. Kosten für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen sind in der Projektbewertung berücksichtigt.

3. Unter welchen Voraussetzungen wäre der Bund nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Neubau der Mainvorlandbrücke verpflichtet, die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere der Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Brücke, zu tragen?
4. Hat die Bundesregierung die Pflicht zur finanziellen Beteiligung des Bundes an der Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich der A671 und der Brücke geprüft?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen, wie einer Erweiterung um einen oder mehreren durchgehenden Fahrstreifen, hat der Baulastträger zu prüfen, ob die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionschutzverordnung) festgelegten Immissionsgrenzwerte für den Lärmschutz an Verkehrswegen (Lärmvorsorge) überschritten werden. Ggf. hat der Baulastträger geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

An der A 671 bei Hochheim ist kein kapazitätserweiternder Ausbau geplant. Die Voraussetzungen für Lärmschutz nach dem Grundsatz der Lärmvorsorge sind damit nicht gegeben.

5. Hat die Bundesregierung geprüft, ob es sinnvoll wäre, im Zuge des Neubaus der Mainvorlandbrücke auch einen Ausbau der A671 zu realisieren, um möglicherweise Kosten zu sparen, sofern ein Ausbau der A671 später als notwendig anerkannt werden würde?

Nach dem Ergebnis der BVWP 2030-Projektbewertung besteht für einen Ausbau der A 671 kein Bedarf. Das Vorhaben ist daher nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 enthalten. Eine 6-streifige Erweiterung der A 671 im Zuge des geplanten Ersatzneubaus der Mainvorlandbrücke Hochheim ist damit nicht möglich.

6. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis bestünde nach Kenntnis der Bundesregierung beim Ausbau der A671, und wie sind die Verkehrsprognosen für diesen Abschnitt mit und ohne eine sechste Spur (bitte aufschlüsseln)?
12. Aus welchen Gründen erfolgte die Aufnahme der A671 nicht?

Die Fragen 6 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Ergebnis der BVWP 2030-Projektbewertung beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die erwogene 6-streifige Erweiterung der A 671 zwischen der Anschlussstelle Hochheim-Süd und Mainspitz-Dreieck kleiner 1. Das Vorhaben ist demnach nicht wirtschaftlich.

Der Projektbewertung wurde eine (querschnittsunabhängige) Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2030 von durchschnittlich 60 000 Kfz/Tag zugrunde gelegt (vgl. Antwort zu Frage 1).

7. Hat die Bundesregierung ihrer Entscheidung eine umwelt- und naturschutzrechtliche Beurteilung zugrunde gelegt?
Wenn ja, wie lautet das Ergebnis dieser Beurteilung?

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 haben Fachgutachter des Bundes die Umweltwirkungen des erwogenen Ausbaus bewertet und eine geringe Umweltbetroffenheit festgestellt.

8. Sieht die Bundesregierung in der temporären Erweiterung der A671 durch zeitweise Befahrbarkeit des Standstreifens eine wesentliche Änderung dieser Bundesautobahn im Sinne der Bundesemissionsschutzverordnung?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass eine temporäre Erweiterung mit nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden ist?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Temporäre Seitenstreifenfreigaben (TSF) können im Vorgriff auf einen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Ausbau von überlasteten Autobahnabschnitten in Betracht kommen. An der A 671 ist keine TSF vorgesehen.

10. Hat sich die Bundesregierung mit der Frage auseinandergesetzt, ob eine freiwillige Kostentragung aus dem Bundeshaushalt im Fall einer Lärmsanierung im Bereich der A671 angebracht wäre?

Wenn ja, aus welchen Gründen fiel diese Prüfung negativ aus?

Die Prüfung der örtlichen Lärmsituation durch die Auftragsverwaltung Hessen hat ergeben, dass im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Bundes zusätzliche aktive Maßnahmen über die Zustandssituation hinaus nicht in Betracht kommen.

11. Welche Voraussetzungen müssen für die Aufnahme eines Straßenabschnittes in den Bundesverkehrswegeplan für die jeweiligen Bedarfskategorien erfüllt sein (bitte aufschlüsseln)?
13. Plant die Bundesregierung, den sechsspurigen Ausbau der A671 nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen?
17. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um kurzfristige Änderungen im Bundesverkehrswegeplan vorzunehmen?

Sind hierzu Haushaltsmittel vorgesehen und eingestellt?

Würde die Bundesregierung die A671 hierunter einbeziehen, sofern neue Ergebnisse einer Verkehrszählung vorliegen?

Die Fragen 11, 13 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Prozess zur Aufstellung des BVWP 2030 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 ist abgeschlossen.

Im Einzelfall können Straßenbaupläne (Haushaltspläne) nach § 6 des Fernstraßenbaugesetzes auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist. Jedoch ist ein derartiger Bedarf an der A 671 wegen der seit Aufstellung des BVWP 2030 unveränderten Verkehrsstruktur sowie der nicht nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit derzeit nicht absehbar.

14. Hat sich die Bundesregierung bei ihrer Beschlussfassung über die A671 mit den Ausbaumaßnahmen der weiteren Autobahnen rund um Mainz, Wiesbaden und Rüsselsheim (A3, A60, A66, A67, A643) auseinandergesetzt?

Wenn ja, wieso geht die Bundesregierung davon aus, dass ausgerechnet die A671 von einem im ganzen Ballungsraum Rhein-Main steigenden Verkehrsaufkommen ausgenommen sei?

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 zeigen, dass auf der A 671 – entsprechend ihrer Funktion als Zubringer- bzw. Verbindung Autobahn – im Vergleich zu den höher belasteten Fern- und Regionalautobahnen der Region ein geringerer Verkehrszuwachs zu erwarten ist.

15. Hat die Bundesregierung bei ihrer Entscheidung, die A671 nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, den zeitlichen Ablauf der Arbeiten an den naheliegenden Autobahnen 3, 66, 67 geprüft?

Wenn ja, wie sieht der zeitliche Ablauf aus?

Mögliche Interdependenzen zwischen den Straßenbauprojekten wurden durch einen Vergleich der Verkehrsbelastungen aus der Zielnetzprognose 2030 mit den Verkehrsbelastungen der jeweiligen Einzelprojektbewertungen auf Ebene der Verkehrswegeplanung des Bundes geprüft. Der zeitliche Ablauf der Bauarbeiten und ggf. deren Koordination wird auf Projektebene von den dafür zuständigen Dienststellen geplant.

16. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob sich die temporären Belastungen der A671 als Ausweichstrecke durch den Ausbau der Autobahnen 3, 66, 67 erhöht, und wenn ja, wie stark?

Dem BMVI liegen keine Informationen über mögliche Ausweichverkehre vor, die durch geplante Baumaßnahmen ausgelöst werden könnten.