



HESSISCHER LANDTAG

07. 11. 2017

Kleine Anfrage

der Abg. Eckert und Holschuh (SPD) vom 18.09.2017

betreffend Verkehrssituation auf der B 45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt und der B 38 Groß-Biebrau

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

Der Odenwaldkreis ist der einzige Landkreis in Hessen ohne Autobahn. Daher sind gerade die Bundesstraßen für die Mobilität in der Region besonders wichtig. Der Bundesverkehrswegeplan hat aus diesem Grund zwei Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf gesetzt. Diese hat die Landesregierung jedoch in ihrer Priorisierung bis 2021 nicht berücksichtigt.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die verkehrliche Situation auf der B 45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt und die Notwendigkeit einer baulichen Veränderung?

Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung die verkehrliche Situation auf der B 38 Groß-Biebrau und die Notwendigkeit einer baulichen Veränderung?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der werktägliche Tagesverkehr der B 45 liegt nach der Straßenverkehrszählung 2015 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt bei 25.000 bis 31.000 Kfz/24h, der Schwerverkehrsanteil bei ca. 6 %. Damit ist die B 45 stark ausgelastet.

Die Notwendigkeit einer baulichen Veränderung ist Ergebnis des Bundesverkehrswegeplans 2030. Daher wurde der Abschnitt der B 45 und die Ortsumgehung Groß-Biebrau in den "Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aufgenommen.

Die Ortsdurchfahrt von Groß-Biebrau ist gemäß der Straßenverkehrszählung 2015 mit 12.208 Kfz/24h belastet.

Frage 3. Warum wurden diese beiden Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans in der Priorisierung der Planungen des Landes nicht berücksichtigt?

Der Anteil Hessens an den fest disponierten, also laufenden Projekten und den Projekten im vordringlichen Bedarf, hat sich deutlich erhöht. Während auf Hessen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 von einer Gesamtsumme von 49,5 Mrd. € ein Anteil von rund 7 % und damit 3,6 Mrd. € des Projektvolumens entfiel, ist der Anteil Hessens im BVWP 2030 (Gesamtsumme: 69,4 Mrd. €) auf rund 12 %, und damit 8,2 Mrd. € angestiegen. Zusätzlich ist zu beachten, dass angesichts der Versäumnisse vergangener Jahrzehnte nicht nur die Neubau-Projekte des vordringlichen Bedarfs umzusetzen sind, sondern die Erhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur eine der wichtigsten Aufgabe der nächsten Jahre ist, die ebenfalls geleistet werden müssen.

Es kann also nicht alles gleichzeitig geleistet werden. Das Land muss dementsprechend Prioritäten setzen und hat deshalb bestimmte Projekte des vordringlichen Bedarfs für die prioritäre Bearbeitung bis zum Jahr 2021 bestimmt.

Auch wenn die betreffenden Abschnitte verkehrlich erheblich belastet sind, mussten daher die Vorhaben B 45 - 4-streifiger Ausbau zwischen Dieburg und Groß-Umstadt und B 38 - Ortsum-

gehung Groß-Bieberau also zugunsten anderer Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, die planerisch fortgeschritten sind und eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen, zurückgestellt werden.

Allerdings sollen im Vorgriff auf den 4-streifigen Streckenausbau die Planungen für den Knotenpunkt B 45/L3115 (Semder Kreuz) 2018 aufgenommen werden. Ziel ist es, durch die Erweiterung des "Semder Kreuzes" um jeweils zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr, die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt zu erhöhen und die angespannte Situation an dieser Stelle zu entlasten.

Frage 4. Wie steht die Landesregierung, im Rahmen des vierspurigen Ausbaus der B 45, zu möglichen kurzfristigen Maßnahmen wie zum Beispiel eine Steuerung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen, die in Zeiten des Berufsverkehrs je nach Auslastung der Fahrtrichtung die Anzahl der Fahrbahnen in eine Richtung erhöhen können?

Als kurzfristige Maßnahme soll am Knotenpunkt Semder Kreuz eine Anpassung der Signalsteuerung umgesetzt werden. Die Erneuerung und die Anpassung der Signaltechnik dienen in erster Linie der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu sollen die Linksabbieger im Zuge der Hauptrichtung separat geschaltet werden. Diese Maßnahme soll 2018 umgesetzt werden.

Die befestigte Fläche der B 45 verfügt nicht über die ausreichende Breite, um kurzfristig die Anzahl der Fahrstreifen durch eine Lichtsignalanlage zu erhöhen. Dies könnte nur durch einen Ausbau der B 45 erreicht werden, der wiederum eine entsprechende Planung mit der erforderlichen Baurechtschaffung voraussetzt.

Frage 5. Wer ist für die Planung der beiden in Frage 1 und 2 genannten Maßnahmen zuständig?

Für die Planung der genannten Maßnahmen ist die Fachbehörde Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement zuständig.

Frage 6. Wie hat sich die personelle Situation für Straßenbauplanungen für die in den oben genannten Planungen zuständige Stelle in den letzten fünf Jahren verändert?
Wenn die Priorisierung der beiden Maßnahmen aufgrund geringer Personalkapazität nicht berücksichtigt werden konnte, plant die Landesregierung einen Ausbau der Personalkapazität für die oben genannten Planungsstellen?

Bei Hessen Mobil wurden seit dem Jahr 2010 Stellen auch im Planungsbereich abgebaut. Dies wurde inzwischen gestoppt. Im Jahr 2015 konnten erstmals alle ausgeschiedenen Ingenieure wieder ersetzt werden. Im Haushalt 2016 wurden zusätzlich 25 Stellen für die Planung bereitgestellt, im laufenden Haushalt weitere 10 Stellen. Es ist allerdings nicht nur eine Frage der Stellen, es kommt auch darauf an, entsprechende Bewerberinnen und Bewerber zu finden. Hessen Mobil hat deshalb die Werbemaßnahmen zur Personalgewinnung deutlich verstärkt.

Frage 7. Wie steht die Landesregierung zu der Möglichkeit, die Planung für die oben genannten Maßnahmen durch kommunale oder externe Partner zu realisieren? Wenn sie diese Möglichkeit ablehnt: warum?

Hessen stellte in diesem Jahr mit 54 Mio. € so viele Planungsmittel wie noch nie für externe Ingenieurfreumdleistungen bereit. Auch im kommenden Jahr ist ein weiterer Anstieg geplant. Allerdings wird ein großer Teil der zur Verfügung stehenden Finanz- und Personalressourcen nicht für Neubauplanungen, sondern für Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem stark gestiegenen Sanierungs- und Erhaltungsbedarf an der bestehenden Straßeninfrastruktur benötigt. Dies gilt insbesondere für Autobahnbrücken, bei denen nur noch eine geringe Restnutzungsdauer besteht.

Darüber hinaus müssen auch Straßenplanungen, die von Dritten durchgeführt werden, von der Fachbehörde eng betreut werden, um eine rechtssichere Planung zu gewährleisten. Auch für diesen Betreuungsaufwand werden Planungskapazitäten benötigt, die nicht im wünschenswerten Umfang zur Verfügung stehen.

Wiesbaden, 27. Oktober 2017

Tarek Al-Wazir