



# HESSISCHER LANDTAG

24. 03. 2020

## Kleine Anfrage

**Bijan Kaffenberger (SPD) und Heike Hofmann (Weiterstadt) (SPD) vom 10.02.2020**

**Baurechtsverfahren B 26**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Die Verkehrssituation im Osten der Stadt Darmstadt ist seit Jahren prekär. Es ist unumstritten, dass umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt werden müssen. Vor dem Hintergrund der Sanierung des Trogbauwerks am Darmstädter Ostbahnhof wird unter anderem auch eine eigene durchgehende Busspur geplant.

Aus der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 20/1594 ergibt sich, dass die aktuelle Planung zur Aufweitung der Bundesstraße B26 in Darmstadt um zwei Fahrstreifen nicht durch den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 26 vom 20. April 1977 gedeckt ist und es daher zur Umsetzung der Maßnahme eines neuen Baurechtsverfahrens bedarf.

Laut Aussage des hessischen Verkehrsministers (Darmstädter Echo vom 06.02.2020), sehe sich der Bund, bzw. in dessen Auftrag Hessen Mobil, nicht für Herstellung und Kostentragung von ÖPNV-Spuren verantwortlich.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Auf Basis welcher gesetzlichen Grundlagen und Erwägungen kam sie zu dem Ergebnis, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 26 vom 20. April 1977 keine Gültigkeit mehr besitzt?

Das Vorhaben "Neubau der B 26, Darmstadt-Babenhausen" zwischen Ostbahnhof und Heinrichstraße wurde bereits in den achtziger Jahren fertiggestellt und in Betrieb genommen. Auf den Bau der planfestgestellten zweiten Fahrspur je Fahrtrichtung wurde dabei verzichtet, da die im Bereich des Ostbahnhofes anschließende Nordostumgehung Darmstadt nicht mehr verwirklicht werden sollte. Die nun von der Stadt Darmstadt geplante Aufweitung der Bundesstraße B 26 in Richtung Innenstadt weicht von dem 1977 planfestgestellten Vorhaben ab und ist daher nicht durch den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 26 vom 20. April 1977 gedeckt. Hinzu kommt, dass der Planfeststellungsbeschluss vor über 40 Jahren erlassen wurde und sich in der Zwischenzeit die örtliche Situation (Edelsteinviertel) und das Planungsrecht stark verändert haben. Selbst die vollständige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. April 1977 wäre nicht mehr ohne ein erneutes Planfeststellungsverfahren möglich, um die nunmehr bestehenden aktuellen Konflikte zu bewältigen.

Frage 2. Wie schätzt sie die Dauer eines neuen Baurechtsverfahrens zur Aufweitung der Bundesstraße B 26 ein?

Gemäß § 17 FStrG sind zur Baurechtsschaffung zwei Verfahren möglich. Zum einen ein Planfeststellungsverfahren, das die Stadt Darmstadt als Träger des ÖPNV und damit Vorhabenträger für die Busspur beim Land Hessen beantragen müsste, zum anderen ein Bebauungsplanverfahren durch die Stadt Darmstadt. Für ein Planfeststellungsverfahren kann nach Einleitung durch das hier zuständige Regierungspräsidium Darmstadt grundsätzlich mit einer Dauer von ca. drei bis vier Jahren gerechnet werden.

Frage 3. Teilt sie die Auffassung des BMVI, dass der Bund nicht für die Herstellung und Kostentragung von ÖPNV-Spuren auf Bundesstraßen zuständig sei?

Ja.

Frage 4. Wie gedenkt sie die Stadt Darmstadt, insbesondere vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung, bei der zügigen Durchführung eines neuen Baurechtsverfahrens zu unterstützen?

Die Stadt Darmstadt sollte Hessen Mobil frühzeitig bei der Planung beteiligen. Hessen Mobil steht der Stadt im Planungsprozess beratend zur Seite.

Frage 5. Wird für die Ausweitung der Bundesstraße das Regierungspräsidium Darmstadt oder das BMVI die zuständige Genehmigungsbehörde sein?

Zuständige Genehmigungsbehörde wäre im Falle eines Planfeststellungsverfahrens das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Wiesbaden, 16. März 2020

**Tarek Al-Wazir**