



# HESSISCHER LANDTAG

29. 06. 2023

## Kleine Anfrage

**Gerald Kummer (SPD) vom 23.03.2023****Rheinfähre zwischen Nierstein und Kornsand – Teil I****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Die „Rheinfähre Landskrone GmbH“ betreibt seit 43 Jahren eine wichtige Fährverbindung zwischen Nierstein in Rheinland-Pfalz und dem Kornsand (Geinsheim) in Hessen. Aufgrund von Sanierungsarbeiten der Bahn in Nierstein sowie Vollsperrungen der B 420 und L 3096 ist der Fortbestand des Fährbetriebs aktuell stark gefährdet. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität zahlreicher Pendlerinnen und Pendler, die täglich diese Verbindung nutzen. Zudem wirkt sich die angespannte Situation existenzbedrohend auf den Fährbetrieb aus. Die „Rheinfähre Landskrone GmbH“ hat sich bereits an die zuständigen Ministerien in Hessen und Rheinland-Pfalz gewandt. Während das Rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau aktiv Unterstützung angeboten und einen Gutachter zur Prüfung der wirtschaftlichen Situation beauftragt hat, wurde seitens der hessischen Behörden, insbesondere von Hessen Mobil, eine Entschädigung abgelehnt.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um gemäß § 22 Abs. 2 HStrG eine Entschädigung für einen Betrieb zu gewähren, der durch eine Baustelle existenzgefährdet ist?

Gemäß § 22 Abs. 2 Hessisches Straßengesetz (HStrG) kann für den Fall, dass für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge durch Straßenarbeiten unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird, ohne dass von Behelfsmaßnahmen eine wesentliche Entlastung ausgeht, und dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet wird, dessen Inhaber eine Entschädigung in der Höhe des Betrages beanspruchen, der erforderlich ist, um das Fortbestehen des Betriebes bei Anspannung der eigenen Kräfte und unter Berücksichtigung der gegebenen Anpassungsmöglichkeiten zu sichern. Dieser Anspruch auf Entschädigung entsteht nicht, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen.

Zu beachten ist hier, dass gemäß § 19 Abs. 1 HStrG der Begriff der Zufahrt grundstücksbezogen zu verstehen ist. Zufahrten sind nach § 19 Abs. 1 S. 1 HStrG Verbindungen von Grundstücken und von nicht öffentlichen Wegen mit öffentlichen Straßen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass bei einer ungestörten Verbindung des Grundstücks zur öffentlichen Straße die Zufahrt im Sinne des § 22 Abs. 2 HStrG weder unterbrochen noch die Benutzung erschwert ist.

Frage 2. Warum wurde der Antrag des Betreibers der Rheinfähre auf Entschädigungszahlungen gemäß § 22 Abs. 2 HStrG durch Hessen Mobil abgelehnt, obwohl die Voraussetzungen für eine existenzbedrohende Lage durch die Sanierungsarbeiten der Bahn in Nierstein und die Vollsperrung der B 420 sowie der L 3096 gegeben scheinen?

Frage 3. Wurde die Ablehnung des Entschädigungsantrags des Betreibers der Rheinfähre von Hessen Mobil Darmstadt auf der Grundlage einer eingehenden Prüfung des Sachverhalts getroffen oder lediglich aufgrund einer pauschalen Einschätzung?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im vorliegenden Fall wurde der Sachverhalt eingehend durch Hessen Mobil geprüft. Hierbei ist man zu dem Ergebnis gekommen, dass die Voraussetzungen einer Entschädigung nach § 22 Abs. 2 HStrG nicht gegeben sind.

Im vorliegenden Fall wird lediglich die L 3096 zwischen Riedstadt-Leeheim und Trebur-Geinsheim saniert und damit gesperrt. Der Fähranleger ist auf der hessischen Seite weiterhin ungehindert über die L 3094 über Trebur-Geinsheim zu erreichen. Die Verkehrslage durch die Sanierungsmaßnahme dürfte sich zwar zuungunsten des Fährbetriebes verändern, indem die Verkehrsströme, welche über die L 3096 aus südlicher Richtung über Trebur-Geinsheim zur Fähre gelangen würden, weiträumig umgeleitet werden und möglicherweise den Rhein über eine andere Verbindung queren. Jedoch ist weiterhin der Zugang zum Fähranleger über die L 3094 gegeben, sodass zudem eine ausreichende Verbindung des Fähranlegers zum öffentlichen Wegenetz im Sinne von § 22 Abs. 2 S. 3 i. V. m. § 22 Abs. 1 S. 4 HStrG besteht.

Dies bedeutet, dass im vorliegenden Fall die Zufahrt im Sinne des § 19 Abs. 1 HStrG, d. h. die Verbindung des Grundstücks (Fähranleger) zum öffentlichen Straßennetz, weiterhin ungehindert gegeben ist und die rechtlichen Voraussetzungen für eine Entschädigungszahlung nach § 22 Abs. 2 HStrG nicht vorliegen.

Frage 4. Welche Gründe führten dazu, dass der Entschädigungsantrag des Betreibers der Rheinfähre abgelehnt wurde, während das Land Rheinland-Pfalz eine Bezuschussung in Erwägung zieht?

Die Gründe seitens des Landes Rheinland-Pfalz, den Fährbetreiber zu entschädigen, sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage 5. Ist die Hessische Landesregierung bereit, die Ablehnung des Entschädigungsantrags des Betreibers der Rheinfähre erneut zu prüfen und ggf. eine Entschädigung in Betracht zu ziehen?

Die Voraussetzungen für eine Entschädigung des Fährbetreibers nach § 22 Abs. 2 HStrG sind nicht gegeben. Da sich die wirtschaftliche Situation des Unternehmens verschärft zu haben scheint und sich aus den bisher geprüften Optionen kein Entschädigungsanspruch ableiten lässt, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen weitere Unterstützungsmöglichkeiten außerhalb des Straßenrechts geprüft. Auf der Grundlage einer sogenannten Billigkeitsleistung wird die Landesregierung dem Fährbetrieb aufgrund seiner verkehrspolitischen Bedeutung eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen, um die Verbindung zwischen den beiden Bundesländern zu erhalten.

Frage 6. Inwiefern wurden bei der Planung und Umsetzung der Baustellen und Vollsperrungen die Interessen und Bedürfnisse der betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie des Fährbetriebs berücksichtigt?

Es ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen, dass im Rahmen von Baumaßnahmen die Interessen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nötig beeinträchtigt werden. So wird die L 3096 zwischen Leeheim und Geinsheim in mehreren Bauabschnitten gebaut, damit die Anlieger an der Strecke immer – wenn auch nicht zwangsläufig über den gewohnten Weg – erreichbar sind. Zudem handelt es sich bei der Baumaßnahme an der L 3096 um ein Projekt, das besondere Anforderungen an die Umsetzung stellt.

Die besagte Strecke befindet sich im Rheinauengebiet mit sehr hohem Grundwasserstand und einem wenig tragfähigen Untergrund mit hohem organischen Anteil. Durch die trockene Witterung der letzten Jahre ist dieser Untergrund ausgetrocknet und sehr stark „geschrumpft“, was zu erheblichen Absenkungen um mehrere Zentimeter der Fahrbahn führte. Diese haben zeitweise bereits die Verkehrssicherheit beeinträchtigt und konnten durch die zuständige Straßenmeisterei nur oberflächlich und provisorisch, kurzfristig durch Ausfüllen der Senken mit Asphalt, instandgesetzt werden. Zuletzt haben diese Instandsetzungen nur wenige Wochen gehalten, dann traten wieder Risse auf und die Fahrbahn senkte sich weiter an gleicher oder an anderer Stelle. Es war hier also ein schnelles Handeln in Form einer dauerhaften Sanierung erforderlich. Als dauerhafte Lösung wurde auf Grundlage eines Fahrbahngutachtens das Einbringen von so genannten Rüttelstopfsäulen gewählt, was gegenüber einer ausschließlich konventionellen Fahrbahnsanierung die Dauer der Bauzeit erklärt.

Im Zuge der Festlegung der Verkehrsführung im Zuge von Baumaßnahmen sind die Interessen der Verkehrsteilnehmer sowie weiterer Betroffener zu berücksichtigen. Um dem Abwägungsgebot Rechnung zu tragen, untersucht Hessen Mobil regelmäßig die möglichen Alternativen der Verkehrsführung nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien sowie unter Einbeziehung der Auswirkungen auf Verkehrsteilnehmer und andere betroffene Interessen.

Die Fahrbahn ist auf der ganzen Strecke nur sechs Meter breit. Für eine Bauweise mit halbseitiger Sperrung (mithilfe einer Lichtsignalanlage und unter Einhaltung aller Sicherheitsabstände aus Arbeitsschutz- und aus Verkehrssicherheitsgründen (ASR, RSA usw.), sind jedoch über acht Meter Breite nötig, sodass als Verkehrssicherung während der Bauzeit eine Ampelregelung somit ausschied.

Auch Alternativen zur Vollsperrung wurden geprüft, haben sich aber als nicht realistisch umsetzbar herausgestellt:

So schieden die örtlichen Feldwege und Wirtschaftswege der Umgebung als provisorische Umfahrung allein aufgrund der fehlenden baulichen Eignung aus. Begegnungsverkehr ist aufgrund zu geringer Breite nicht möglich.

Ein bauzeitiger Anbau von zwei Metern Breite über eine Strecke von 3,5 km ist aufgrund der erforderlichen Führung über private Grundstücke sowie über Ackerflächen auch teilweise schützenswerte Naturräume (unter anderem Grabensysteme mit begleitender Vegetation) nicht mit verhältnismäßigen Mitteln zu realisieren. Letztendlich blieb als realisierbare Lösung nur die Vollsperrung, wobei für die Umleitung die im klassifizierten Straßennetz kürzeste mögliche Verbindung gewählt wurde.

Wiesbaden, 21. Juni 2023

**Tarek Al-Wazir**