



HESSISCHER LANDTAG

12. 04. 2010

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 03.03.2010

**betreffend Ausgleich für volkswirtschaftliche Kosten aufgrund der
Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 43 durch
Baumaßnahmen**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Bereich der Großbaustelle des Airrail Centers am Flughafen Frankfurt ist seit vielen Monaten die Bundesstraße 43 halbseitig gesperrt; die gesperrte Fahrbahn wird u.a. als Lager- und Abstellplatz für Baumaterial und Fahrzeuge genutzt. Durch die Sperrung ist damit die Bundesstraße in beiden Fahrtrichtungen in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich eingeschränkt.

Im Rahmen der zu jeder Straßenplanung gehörenden NKU spielt bei der Beurteilung des Vorhabens der volkswirtschaftliche Nutzen eine wesentliche Rolle für die Entscheidung über die Dimensionierung ebenso wie letztendlich über die Realisierung der Maßnahme.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Für die Errichtung des Airrail Centers Frankfurt werden unter anderem bundeseigene (Straßen-) Flächen vorübergehend für die Baustelleneinrichtung dieses Hochbauvorhabens in Anspruch genommen.

Wer eine öffentliche Straße nicht nur für verkehrliche Zwecke, sondern auch für eigene Interessen oder gewerblichen Aktivitäten in Anspruch nehmen will, benötigt hierfür eine Sondernutzungserlaubnis (§ 8 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Ihre Erteilung oder Versagung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Dabei sind die Belange des Straßenverkehrs und des Straßenbaus, des Gemeingebrauchs sowie anderer Nutzungen und die Interessen des Antragstellers abzuwägen. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung hat vor dem Hintergrund des Baugenehmigungsverfahrens und in Abstimmung mit dem Bund, als zuständigem Straßenbaulastträger, für das Hochbauvorhaben "Airrail Center Frankfurt" die Ausnahmegenehmigung nach § 9 Abs. 8 FStrG am 22.05.2003 erteilt. Der Bund hat im Rahmen der Abstimmung entschieden, dass baubedingte Provisorien im Zuge der Bundesfernstraßen über die entsprechende Anzahl von vorhandenen Fahrstreifen verfügen müssen. Auf dieser Grundlage aufbauend konnte die Sondernutzungserlaubnis für die vorübergehende Inanspruchnahme der B 43 erteilt werden. Ferner wurde dem Erlaubnisnehmer auferlegt, für alle aus der Sondernutzung sich ergebenden Schäden aufzukommen und die Auftragsverwaltung Hessen von Ansprüchen Dritter freizustellen sowie Anlagen bei Beendigung der Sondernutzung zu beseitigen und die B 43 ordnungsgemäß wieder herzustellen.

Für die Sondernutzung werden Sondernutzungsgebühren erhoben. Sie stehen außerhalb der Ortsdurchfahrten dem Bund, innerhalb der Ortsdurchfahrten den Gemeinden zu (§ 8 Abs. 3 Satz 2 FStrG). Die Sondernutzungsgebühren richten sich außerhalb der Ortsdurchfahrten nach den für Bundesfernstraßen geltenden Landesgebührenordnungen (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 FStrG); innerhalb der Ortsdurchfahrten ergeben sich die Sondernutzungsgebühren

aus den gemeindlichen Satzungen (§ 8 Abs. 3 Satz 5 FStrG). Die Erhebung von Verwaltungsgebühren und die Erstattung von Auslagen richtet sich nach Landesrecht.

Für die Auftragsverwaltung Hessen ist demzufolge die Verordnung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzungen an Bundesfern- und Landesstraßen (Verordnung über Sondernutzungsgebühren) vom 8. März 2004 (GVBl. I 106), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. November 2009 (GVBl. I S. 453) und dem anliegenden Gebührenverzeichnis sowie das HVwKostG i.d.F. vom 12. Januar 2004 (GVBl. I S. 36), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juli 2009 (GVBl. I S. 253), i. V. mit VwKostO-MWVL vom 19. März 2004 (GVBl. I S. 114), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Dezember 2009 (GVBl. I S. 766), anzuwenden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welcher Nutzen wurde für den Bau des vierstreifigen Teilstücks der Bundesstraße 43 im Bereich Flughafen zwischen dem Anschluss Flughafen der A 5 und dem Anschluss Kelsterbach der A3 seinerzeit ermittelt?
- Frage 2. Um welchen Betrag wird dieser kalkulatorische Nutzen - bezogen auf ein Jahr - durch die in der Vorbemerkung beschriebene Einschränkung verringert?

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

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für den ursprünglichen Bau der Bundesstraße 43 ist dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung nicht bekannt.

Der Ausbaubedarf für das Bundesfernstraßennetz wird seit 1970 gesetzlich durch das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) geregelt. Die Bundesregierung hat seit Mitte der siebziger Jahre ihre Investitionspolitik im Bereich der Bundesverkehrswege auf einer verkehrsträgerübergreifenden Planung aufgebaut. Um mit den beabsichtigten Investitionen einen möglichst großen gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu erreichen, und um Fehlinvestitionen zu vermeiden, war es erforderlich, die von verschiedener Seite vorgeschlagenen Projekte hinsichtlich ihrer Bauwürdigkeit mit einem objektiven, dem Stand der Wissenschaft entsprechenden umfassenden Verfahren zu bewerten. Beginnend mit dem Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP' 85) und mit den weiter verbesserten Verfahren für den BVWP' 92, den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan, wurde das Verfahren der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) angewendet. Es beruht auf einer Gegenüberstellung aller projektbedingten Vor- und Nachteile, der positiven und negativen Projektwirkungen und der Kosten und dient der Feststellung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) eines Projektes. Um die verschiedenartigen Projektwirkungen gegeneinander und mit den Kosten abwägen zu können, werden die Projektwirkungen in Geldwerten ausgedrückt (monetarisiert). Die Methodik der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen wurde in den vergangenen 20 Jahren weiterentwickelt. Auch für den BVWP 2003 wurde die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) verbessert und als Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen beibehalten.

Die Bundesstraße 43 im Abschnitt A 5/B 43 (Spange Kelsterbach) wurde Anfang der siebziger Jahre zwischen dem Verkehrskreisel Unterschweinstiege und der Spange Kelsterbach gebaut und für den öffentlichen Verkehr am 1. Januar 1974 gewidmet. Eine gesamtwirtschaftliche, verkehrliche, ökologische und städtebauliche Projektbewertung im dargestellten formalisierten Sinn wurde, wie dargelegt, zu diesem Zeitpunkt nicht durchgeführt, da der Bund die Ausbauplanung für die Bundesfernstraßen nach anderen Kriterien festgelegt hatte. Der Verknüpfungsabschnitt der B 43 mit der A 3 wurde in den BVWP' 85 unter der Bezeichnung "Spange B 43 - A 3 bei Kelsterbach" in die Stufe: Vordringlicher Bedarf aufgenommen. Mit der baulichen Umsetzung dieses Abschnittes wurde Anfang 1990 begonnen und für den öffentlichen Verkehr am 1. April 1992 gewidmet. Projektdossiers mit weiteren Detailinformationen (die vom Bund aufgestellt werden, wie z.B. NKV) für den gesamten Abschnittsbereich liegen dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung nicht vor.

Da während der Bauarbeiten die Anzahl der Fahrstreifen gleich geblieben ist, ergibt sich keine Verringerung des "kalkulatorischen Nutzens" der B 43 in Zusammenhang mit der Errichtung des Hochbauvorhabens "Airrail Center Frankfurt".

Frage 3. Seit wann sind die Fahrstreifen der Bundesstraße 43 im beschriebenen Bereich baubedingt nur eingeschränkt nutzbar?

Die Sondernutzung begann am 01.07.2007.

Frage 4. Wie hat sich die Einschränkung auf den Verkehrsfluss im beschriebenen Bereich ausgewirkt?

Es liegen dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung keine negativen Kenntnisse über den Verkehrsablauf im Bereich der B 43 zwischen den Anschlussstellen Frankfurt-Flughafen-West (A 5) und Kelsterbach (A 3), vor. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die B 43 in beiden Fahrtrichtungen über die Anzahl der Fahrstreifen verfügt, die vor der Errichtung der provisorischen Verkehrsführung im Vorhabenbereich des Airrail Center Frankfurt bestanden. Auch an der Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h, bis auf die Übergänge (Mittelstreifenüberfahrten) die mit 60 km/h ausgeschildert sind, hat sich nichts geändert.

Frage 5. Um welchen Betrag hat sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Bundesstraße auf der beschriebenen Strecke durch diese Einschränkung bislang verringert?

Frage 6. Wer ist rechtlich der Verursacher dieser Verringerung des Nutzens der Straße?

Frage 7. In welcher Höhe wird der Verursacher der Teilspernung der Straße zu einem geldwerten Ausgleich der Verringerung des volkswirtschaftlichen Nutzens herangezogen?

Frage 8. Zu wessen Gunsten wird dieser Ausgleich vereinnahmt?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 wird verwiesen. Es gibt keine kalkulatorisch feststellbare Verringerung des volkswirtschaftlichen Nutzens. Über die Sondernutzungsgebühren hinaus ist kein geldwerter Ausgleich in Zusammenhang mit der Errichtung des Hochbauvorhabens "Airrail Center Frankfurt" zu erheben.

Frage 9. Welche Beträge wurden bislang dem Verursacher für die kostenpflichtige Sondernutzung der Straße auferlegt?

An Sondernutzungsgebühren wurden bisher von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 61.300 € gemäß dem Gebührenverzeichnis, Ziffer 5, als Anlage zur Verordnung über Sondernutzungsgebühren (StrSoGebV HE) erhoben und dem Bundeshaushalt, Kapitel 1210, Titel 12410, überführt. An Verwaltungskosten wurden bisher ca. 150 € erhoben und auf das Landeskonto, Kostenstelle 230580 507011, Titel 11100, überwiesen.

Wiesbaden. 31. März 2010

In Vertretung:
Steffen Saebisch