



HESSISCHER LANDTAG

12. 04. 2010

Kleine Anfrage

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

betreffend verkehrliche Einschränkungen und Verringerung des volkswirtschaftlichen Nutzens der Bundesautobahn A 3 aufgrund der Baumaßnahmen zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Verlauf der Autobahn A 3 zwischen dem Mönchhofdreieck und der Anschlussstelle Kelsterbach sind seit etlichen Wochen in beiden Fahrtrichtungen die Fahrstreifen erheblich eingeschränkt und Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet. Anlass hierfür sind offensichtlich die Baumaßnahmen zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt insbesondere der Bau zweier Flugzeugbrücken zwischen dem Stammgelände des Flughafens und der vorgesehenen Erweiterungsfläche im ehemaligen Kelsterbacher Wald.

Mit der Einschränkung der Fahrstreifen ist zugleich eine Reduzierung des volkswirtschaftlichen Nutzens, so wie er in der NKU ermittelt wird, also ein berechenbarer Schaden verbunden.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Zur Errichtung der Kreuzungsbauwerke "Rollbrücke West 1 mit Zaunstraßenbrücke" und "Rollbrücke Ost 1" werden im Zuge der A 3 in geringem Umfang bundeseigene (Straßen-) Flächen teilweise dauerhaft (für die Widerlager der Brücken), teilweise aber auch nur vorübergehend (z.B. für Baustellenverkehr) in Anspruch genommen. Für die Baustelleneinrichtung werden keine bundeseigenen Flächen herangezogen. Die Auftragsverwaltung Hessen hat vor dem Hintergrund des durchgeführten Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main in Abstimmung mit dem Bund, als zuständigen Straßenbaulastträger, die Einzelheiten zur Realisierung dieser Kreuzungsbauwerke (Rollbrücken) festgelegt. Der Bund hat im Rahmen der Abstimmung entschieden, dass während der verschiedenen Phasen des Ausbaus die vorhandene Anzahl der Fahrstreifen grundsätzlich beizubehalten ist. Zwingend erforderliche kurzzeitige Sperrungen einer Richtungsfahrbahn sind ausnahmsweise in verkehrsschwachen Zeiten akzeptabel und werden zugelassen.

Die Errichtung der Rollbrücken West 1 mit Zaunstraßenbrücke und Ost 1 ist in den abgeschlossenen Nutzungsverträgen Nr. 92 und 91 geregelt, denen der Bund vor der Unterzeichnung zugestimmt hat.

Die Rollbrücken dienen der Verbindung des Landebahnbereichs Nordwest zum bestehenden Flughafenbereich über die A 3 und die Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt Main - Köln der DB AG. Diese Kreuzungsbauwerke dienen damit der Bereitstellung der Infrastruktur zur bedarfsgerechten Abwicklung des Luftverkehrs am Verkehrsflughafen Frankfurt Main. Die Fraport AG wurde bezüglich dieser Kreuzungsbauwerke mit dem Verkehrsträger DB AG gleichgestellt, so dass die zur Errichtung der Rollbrücken erforderliche Inanspruchnahme von bundeseigenen Flächen nicht der Sondernutzung unterliegt und Sondernutzungsgebühren somit nicht anfallen. Die Erhebung von Verwaltungsgebühren und die Erstattung von Auslagen richtet sich

nach Landesrecht. Dies gilt insbesondere für die Vertragsgestaltung der Nutzungsverträge 92 und 91 sowie die Gebühren für die verkehrsbehördlichen Anordnungen.

Für die Auftragsverwaltung Hessen ist demzufolge 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 kalkulatorische Nutzen wurde für den Ausbau des Teilstücks der Bundesautobahn A3 im Bereich Flughafen zwischen dem Anschluss Kelsterbach und dem Mönchhofdreieck im Rahmen der NKU seinerzeit ermittelt?
- Frage 2. Um welchen Betrag wird dieser kalkulatorische Nutzen - bezogen auf einen Monat - durch die in der Vorbemerkung beschriebene Einschränkung verringert?

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

Hinsichtlich der Errichtung der Kreuzungsbauwerke "Rollbrücke West 1 mit Zaunstraßenbrücke" und "Rollbrücke Ost 1" lässt sich keine Einschränkung des kalkulatorischen Nutzens feststellen, weil die Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen nicht reduziert wurde. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

- Frage 3. Wie hat sich die Einschränkung auf den Verkehrsfluss im beschriebenen Bereich ausgewirkt?
- Frage 4. Welcher volkswirtschaftliche Schaden wurde aufgrund der deutlich vermehrten Staus auf dem genannten Autobahnabschnitt bislang ermittelt?
- Frage 5. Um welchen Betrag hat sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Bundesautobahn auf der beschriebenen Strecke durch die Einschränkung bislang verringert?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung keine Kenntnisse über baustellenbedingte Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Bereich der A 3 zwischen dem Autobahndreieck Mönchhof (A 3/A67) und der Anschlussstelle Kelsterbach (A 3/B 43) vor. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die A 3 in beiden Fahrtrichtungen über die Anzahl der Fahrstreifen verfügt, die vor der Errichtung der provisorischen Verkehrsführung im Baubereich der Rollbrücken bestanden. Auch die Geschwindigkeitsbegrenzung wird im vorgenannten Streckenbereich flexibel gehandhabt (100 km/h bzw. 80 km/h). Vermehrte Staubildungen wurden in der jetzigen Betriebsform der Autobahn nicht festgestellt. Insofern geht die Landesregierung davon aus, dass der volkswirtschaftliche Nutzen der Bundesautobahn nicht verringert ist. Von einem volkswirtschaftlichen Schaden kann erst recht nicht ausgegangen werden. Selbst wenn es Beeinträchtigungen gäbe wäre denen der volkswirtschaftliche Nutzen durch die Erschließung der neuen Landebahn entgegenzuhalten.

- Frage 6. In welcher Höhe wird Fraport als Verursacher der Querschniteinschränkung zu einem geldwerten Ausgleich der Verringerung des volkswirtschaftlichen Nutzens dieses Autobahnabschnitts herangezogen?
- Frage 7. Zu wessen Gunsten wird dieser Ausgleich vereinnahmt?
- Frage 8. In welchem Umfang handelt es sich bei der baustellenbezogenen Fahrbahneinschränkung um eine gebührenpflichtige Sondernutzung?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. In Zusammenhang mit der Errichtung der Kreuzungsbauwerke "Rollbrücken West 1 mit Zaunstraßenbrücke" und "Rollbrücke Ost 1" werden keine Ausgleichsansprüche geltend gemacht. Einzig werden Verwaltungskosten und -gebühren erhoben.

- Frage 9. Welches Entgelt wurde hierfür festgesetzt?

Für jede verkehrsbehördliche Anordnung in Zusammenhang mit der Errichtung der Kreuzungsbauwerke "Rollbrücke West 1 mit Zaunstraßenbrücke"

und "Rollbrücke Ost 1" hat der jeweilige Antragsteller Gebühren gemäß der der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vom 26.Juni 1970 (BGBl. I S. 865), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) zu entrichten. Ferner sind Verwaltungskosten für den Abschluss der Nutzungsverträge sowie für Leistungen der Auftragsverwaltung Hessen nach Stundenaufwand von der Vorhabenträgerin erhoben worden. Für das Jahr 2009 wurden der Vorhabenträgerin Verwaltungskosten in Höhe von 63.194 € in Rechnung gestellt (zugunsten des Landeshaushalts).

Wiesbaden, 30. März 2010

In Vertretung:
Steffen Saebisch