



## **Kleine Anfrage**

**Christiane Böhm (DIE LINKE) vom 05.10.2020**

**Unterführung der Bahnlinie in Gustavsburg**

**und**

**Antwort**

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

### **Vorbemerkung Fragestellerin:**

Im Ortsteil Gustavsburg (Ginsheim-Gustavsburg, Kreis Groß-Gerau) wird aktuell eine Unterführung der Bahnlinie für Fahrzeuge, Fußgängerinnen und Fußgänger gebaut.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Seit wann wird die Unterführung geplant?

Frage 2. Was hat den Planungsprozess verzögert?

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

Das im Bau befindliche Projekt besteht aus einer Bahnunterführung für Kraftfahrzeuge sowie einer örtlich hiervon getrennten, gemeinsamen Unterführung für Fußgänger und Radfahrer. Das Baurecht wurde auf Grundlage eines Bebauungsplans („Im Wiesenfeld“) im Jahr 1992 erlangt. Eine verzögernd wirkende Normenkontrollklage mehrerer Bürger gegen den Bebauungsplan wurde vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof im Jahr 1999 zurückgewiesen. Im weiteren Verlauf musste auch auf Seiten der Bahn das Baurecht erlangt werden. Im Jahr 2013 reichte die DB Netz AG zur Erlangung des Baurechts die Plangenehmigungsunterlagen bei dem für die Baurechtschaffung zuständigen Eisenbahnbundesamt ein. Ziel war ein Baubeginn im Jahr 2014. Das Eisenbahnbundesamt entschied im Jahr 2014 jedoch, dass ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Das Planfeststellungsverfahren wurde durch das Eisenbahnbundesamt durchgeführt und erlangte im März 2016 Rechtskraft. Im Jahr 2014 wurde mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten begonnen. Der Baubeginn erfolgte 2017.

Frage 3. Wann soll die Unterführung für motorisierte Fahrzeuge fertig gestellt sein?

Die Freigabe für den motorisierten Verkehr soll im Frühjahr 2021 erfolgen.

Frage 4. Wann soll die Unterführung für Fußgängerinnen, Fußgänger und Fahrräder fertig gestellt sein?

Da im Rahmen des Straßenbaus die notwendigen Anschlüsse für den Fuß- und Radweg hergestellt werden müssen, kann der Bau der Fuß- und Radwegunterführung erst im Anschluss erfolgen. Die Fertigstellung für den Fuß- und Radweg ist für Ende des Jahres 2023 geplant.

Frage 5. Inwiefern wird es erlaubt sein für LKW die Unterführung zu benutzen?

Frage 6. Welche Gefahren sind mit der Durchfahrung von größeren LKW möglich?

Frage 7. Weshalb ist keine Umfahrung des bisherigen Bahnübergangs für LKW geplant?

Frage 8. Ist die aktuelle Umfahrung der Baustelle durch den LKW-Verkehr nicht möglich über die Bauzeit hinaus fortzusetzen?

Die Fragen 5, 6, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Landesstraßen sind nach §3 des Hessischen Straßengesetzes öffentliche Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Straßennetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Somit dienen Landesstraßen auch dem Schwerlastverkehr. Daher ist die L 3040 grundsätzlich für alle Kraftfahrzeugtypen offen zu halten. Da die Planung alle gültigen Richtlinien und Vorschriften berücksichtigt und Fußgänger sowie Radfahrer eine eigene Unterführung nutzen, ist durch die Benutzung der Unterführung durch Lkw nicht mit Gefahren zu rechnen. Eine zukünftige Umfahrung für Lkw, wie sie aktuell auf Grund der Vollsperrung im Rahmen der Baumaßnahme notwendig ist, ist aus oben genannten Gründen nicht vorgesehen.

Frage 9. Wie will das Land für die Sicherheit in der Unterführung für den motorisierten Verkehr sorgen?

Da die Landesstraße nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften geplant und gebaut wird, kann von einem störungsfreien und gefahrlosen Verkehrsablauf ausgegangen werden.

Frage 10. Welche Projekte gibt es von Seiten der Landesregierung den Lkw-Verkehr zu reduzieren?

Wie in Deutschland insgesamt, wird das Gros der Transporte auch in Hessen bisher auf der Straße abgewickelt. Mit Blick auf die Klimaschutzziele von Bund und Land, gilt es hier Lösungen für CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Güterverkehr zu finden. Hessen stellt sich dieser Herausforderung.

Die „Hessenstrategie Mobilität 2035“ sieht die Entwicklung eines Güterverkehrskonzeptes für Hessen vor, das Entwicklungsperspektiven für die unterschiedlichen Logistikstandorte bieten soll. Im innerstädtischen Bereich werden mit Landesmitteln Projekte gefördert, um den Lkw Verkehr zu reduzieren, wie bspw. die Belieferung mit dem Lastenrad, Konzepte durch die Schaffung von Flächen für Mikrodepots oder die Erprobung der Mitnahme von Paketen in der Straßenbahn. Der Ausbau der Schienenkorridore ist dringend notwendig, um ein attraktives Angebot abseits der Straße zu schaffen. Das Land Hessen unterstützt deshalb die Planungen für die Neubaustrecken der Bahn.

Trotzdem wird auch in Zukunft ein wesentlicher Teil des Gütertransports auf der Straße stattfinden. Deswegen gilt es auch hier, im Sinne des Klimaschutzes, den Güterverkehr auf der Straße umwelt- und klimafreundlicher zu machen. Auch hier gibt es Projekte der Landesregierung: Mit dem Projekt ELISA hat Hessen die erste Teststrecke für Oberleitungs-Lkw, gefördert mit Mitteln des Bundes, auf der A 5 südlich des Flughafens in Betrieb genommen. Ziel des Feldversuchs ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie sich die E-Hybrid-Lkw im harten Speditionsalltag bewähren werden.

Wiesbaden, 16. November 2020

**Tarek Al-Wazir**