



# HESSISCHER LANDTAG

15. 01. 2020

## Kleine Anfrage

**Marion Schardt-Sauer (Freie Demokraten) vom 10.11.2019**

**Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der B 8 in Niederbrechen**

**und**

**Antwort**

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

### Vorbemerkung Fragestellerin:

Seit vielen Jahren warten die Pendler und die Anwohner entlang der B 8 auf die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs. Bereits im Juni 2012 hat die Gemeindevertretung Brechen sich für die Vorzugsvariante 4a ausgesprochen. Diese wurde dann vom Land Hessen beim Bund als die bevorzugte Planungsvariante gemeldet und im Juni 2013 vom Bund, als zuständigem Bauasträger genehmigt. Seitdem steht Hessen Mobil in der Verantwortung die Planung endlich abzuschließen. Örtliche Bundestagsabgeordnete haben mehrfach den angeblichen Baubeginn für 2017 oder 2019 verkündet. Zumal die Finanzierung durch den Bund sichergestellt ist. Statt endlich die Planung nun durchzuführen verkündet Hessen Mobil nun im November 2019 mehr als sieben Jahre später, dass aus Gründen der Topografie die Planung der Variante 4a nicht weiter verfolgt werden kann. Wörtlich erklärte Hessen Mobil: „Die örtliche Topografie mit mehreren Steilhängen, das Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiet, der Emsbach und der Wörsbach, die Oberleitungen der Bahntrasse sowie das Gewerbegebiet stellten dabei erhebliche Zwangspunkte dar. Dies führte dazu, dass die zunächst als Vorzugsvariante gefundene Lösung für die Beseitigung des Bahnübergangs nicht weiterverfolgt werden kann.“

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

- Frage 1. Wie ist es zu erklären, dass Hessen Mobil die Topografie rund um den Bahnübergang anscheinend nicht bekannt war, als die Vorplanung für den Bahnübergang vorgelegt wurde?
- Frage 2. Warum wurde nicht bei der Auswahl der Varianten im Zuge der Vorplanung beachtet, dass Bachläufe, Steilhänge und Landschaftsschutzgebiete in der Nähe sind?
- Frage 3. Wie kann es sein, dass eine Oberleitung bei der Beseitigung eines Bahnübergangs nun als einer der "erheblichen Zwangspunkte" bezeichnet wird, der die gefundene Vorzugsvariante unmöglich macht?
- Frage 4. Wie kann es sieben Jahre dauern, um diese Tatsachen festzustellen?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Vorplanung wurde nach den seinerzeit geltenden Regeln der Technik erstellt und die Vorzugsvariante nach Abwägung aller entscheidungsrelevanten Kriterien 2012 festgelegt. Aufgrund der Prioritätensetzung zugunsten von Ersatzneubauten der A 45-Talbrücken konnten Planungen zur Bahnübergangsbeseitigung erst ab 2016 mit Landespflegerischen Erfassungen, Vermessungsarbeiten und ab 2018 auch mit der Bearbeitung des technischen Entwurfs fortgesetzt werden.

Während der Bearbeitung der Entwurfsplanung, die gegenüber der Vorplanung einen deutlich höheren Detaillierungsgrad auf Grundlage von genauen Vermessungsdaten besitzt, hat sich gezeigt, dass die damalige Planung aufgrund von erheblichen Abweichungen zum inzwischen verbindlich eingeführten Regelwerk für Bundesfernstraßen (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr vertretbar ist. Zudem würde eine Umsetzung der Vorzugsvariante erhebliche Eingriffe in die Emsbachaue verursachen, die vor dem Hintergrund der inzwischen geltenden europarechtlichen Anforderungen an den Gewässerschutz zu erheblichen Zweifeln an der Rechtssicherheit der damaligen Planung im Hinblick auf das anstehende Planfeststellungsverfahren geführt haben.

Eine Aktualisierung der Vorzugsvariante wurde ebenfalls untersucht, jedoch wird auch eine aktualisierte Planung wegen sehr hoher Kosten und ebenfalls erheblicher Eingriffe in die Ems-

bachaue, negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und zusätzlichem privaten Grunderwerb den Anforderungen an eine rechtssichere Planung nicht gerecht. Hessen Mobil hat sich daher für ein neues Konzept zur Bahnübergangsbeseitigung entschieden.

Frage 5. Kann die Landesregierung nachvollziehen, dass sich Pendler und Anwohner über das Vorgehen von Hessen Mobil an der Nase herum geführt fühlen?

Die Landesregierung und die zuständige Straßenbaubehörde Hessen Mobil haben in der Vergangenheit regelmäßig über den Sachstand, den Planungsfortschritt sowie Verzögerungen bei den Planungen zur Bahnübergangsbeseitigung informiert.

Frage 6. Hessen Mobil erklärte außerdem in der Mitteilung: "Im weiteren Planungsverlauf wird sich zeigen, ob auch Abschnitte einer künftigen Ortsumgehung in das Projekt integriert werden können." Unter welchen Voraussetzungen kann es ein, dass eine Ortsumgehung, die der Bund im vordringlichen Bedarf eingestuft hat, nicht bei der Planung berücksichtigt wird?

Frage 7. Ist der Landesregierung bewusst, dass die von der Gemeinde Brechen ausgewählte Variante 4a ausdrücklich nach dem Kriterium Anschluss einer Ortsumgehung ausgewählt wurde?

Frage 8. Ist zu erwarten, dass diese integrierte Planung die Beseitigung des Bahnübergangs weiter verzögert?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Die Planung der Bahnübergangsbeseitigung ist ein aus Verkehrssicherheitsgründen notwendiges Projekt, das von Hessen Mobil mit Nachdruck bearbeitet wird. Die Ortsumgehung Brechen ist eine Maßnahme des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die aufgrund der begrenzten Personalkapazität bei Hessen Mobil vorerst nicht begonnen wird. Es handelt sich daher um zwei voneinander unabhängige Maßnahmen. Im Rahmen der neuen Konzeption zur Beseitigung des Bahnübergangs wird jedoch geprüft, in welchem Umfang planerische Zusammenhänge bestehen, aufgrund derer eine integrierte Planung der beiden Maßnahmen aus fachlichen Gründen notwendig ist. Dies soll die Beseitigung des Bahnübergangs nicht verzögern, könnte aber die Umsetzung der Ortsumgehung beschleunigen.

Frage 9. Welchen Zeitrahmen sieht die Landesregierung nun für das weitere Vorgehen?

Hessen Mobil beabsichtigt, die Vorplanung der Bahnübergangsbeseitigung im Jahre 2022 abzuschließen.

Frage 10. Welche Kosten sind bislang durch die Planungen entstanden (Gutachten, Verwaltungskosten etc.)?

Bisher wurden Mittel in Höhe von ca. 30.000 € für landespflegerische Leistungen und von ca. 45.000 € für die technische Planung aufgewendet. Weiterhin sind seit 2008 Verwaltungskosten von insgesamt ca. 43.000 € angefallen, u.a. für Vermessungsleistungen.

Wiesbaden, 9. Januar 2020

**Tarek Al-Wazir**