



## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Wissler (DIE LINKE) vom 09.12.2014**

**betreffend Planungsstand Bundesstraße 38, OU Mörlenbach (Bergstraße) und Verkehrssituation im Weschnitztal**

**und**

**Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung der Fragestellerin:**

Die Verkehrssituation in Mörlenbach ist spätestens seit der Eröffnung des Saukopftunnels angespannt, eine Entlastung für die Anwohner ist notwendig.

Die seit Jahrzehnten geplante Ortsumgehung Mörlenbach (Projekt-HE-ID 04209) wurde im Januar 2014 in seiner Planungsvariante "Ost 2" (O2) planfestgestellt, die u.a. zwei Talbrücken und zwei Tunnel vorsieht.

Die Ortsbeiräte von Mörlenbach-Weiher und Wald-Michelsbach-Kreidach, Anwohnerinitiativen und Verbände wie der BUND favorisieren die Tunnelvariante "West 4" (W4) bzw. die vom BUND daraus weiterentwickelte, deutlich kostenoptimierte Variante "Mitte 1" (M1), die einen erheblich geringeren Eingriff in die Natur und das Landschaftsschutzgebiet Bergstraße/Odenwald sowie Landwirtschafts- und Naherholungsflächen bedingen würde.

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

- Frage 1. Wann ist mit einem Baubeginn der planfestgestellten OU Mörlenbach unter optimalen Bedingungen und weiteren Abläufen frühestens zu rechnen?
- Frage 2. Welche Voraussetzungen, z.B. baulicher oder rechtlicher Natur, müssen bis dahin noch erfüllt sein bzw. abgewartet werden?

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

Für die B 38 Ortsumgehung von Mörlenbach wurde im Januar 2014 der Planfeststellungsbeschluss unterschrieben. Der Beschluss ist beklagt. Voraussetzung für den Baubeginn ist ein rechtsbeständiger Planfeststellungsbeschluss sowie die Bereitstellung der finanziellen Mittel durch den Bund als Bauherr der Ortsumgehung. Beide Voraussetzungen liegen bisher nicht vor.

- Frage 3. Warum wurde die Planung einer Tunnelvariante nicht mehr weiter verfolgt, insbesondere auch im Hinblick auf Kosteneinsparungspotentiale, wie in der vorgeschlagenen deutlich kostenoptimierten Variante M1?

Ein bedeutendes Abwägungskriterium bei den zu untersuchenden Trassenvarianten - östliche Ortsumgehungen oder westliche Tunnelvarianten - war die verkehrliche Entlastung in der Ortslage von Mörlenbach. Dieses Planungsziel wird, so zeigt es die Verkehrsuntersuchung, durch die Ostvariante "O2", die neben dem Durchgangsverkehr auch den Ost- Westverkehr aus der Überwaldregion aufnimmt, besser erfüllt.

Darüber hinaus weist die Planfeststellungsvariante O2 deutlich geringere Kosten in Bau und Betrieb auf als die Tunnelvarianten. Dies gilt auch bezogen auf die kostenoptimierte Tunnelvariante M1. In der Gesamtabwägung war daher die Planfeststellungsvariante O2 den Tunnelvarianten vorzuziehen.

- Frage 4. Welche Kosten sind mittlerweile seit 2005 - dem Beginn der maßnahmenbezogenen Kostenerfassung- für diese Maßnahme angefallen?

Seit 2005 sind für diese Maßnahme Kosten in Höhe von 1,756 Mio. € angefallen.

Frage 5. Wann ist mit dem Baubeginn am Knotenpunkt Kreidacher Höhe (Wald-Michelbach) zu rechnen?

Frage 6. Welche Voraussetzungen, z.B. baulicher oder rechtlicher Natur, müssen bis dahin noch erfüllt sein bzw. abgewartet werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Baurecht für die Maßnahme konnte im November 2012 erlangt werden. Das Projekt ist im Entwurf des Landeshaushaltsplanes in Anlage II zum Einzelplan 07 enthalten. Der Baubeginn zum Umbau des Knotenpunktes Kreidacher Höhe ist - nach noch ausstehender Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten - für das 3. Quartal 2015 vorgesehen.

Frage 7. Welche weiteren Vorhaben werden ergriffen oder erwogen, um die Verkehrssituation im Weschnitztal und der Region zu entspannen und den durchgehenden Individualverkehr zu reduzieren - beispielsweise durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere auch an der Weschnitztal- und Überwaldbahn?

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) ist im Kreis Bergstraße die Aufgabenträgerorganisation für den gesamten Schienenpersonennahverkehr sowie den regionalen Busverkehr. Sie hat somit eine besondere Funktion im hessischen Teil des Verbundgebietes. Gleichzeitig hat der Kreis Bergstraße die VRN GmbH zur lokalen Nahverkehrsgesellschaft erklärt, sodass die VRN GmbH auch Aufgabenträgerorganisation für den gesamten lokalen ÖPNV ist.

Nach entsprechender europaweiter Ausschreibung übernahm Mitte Dezember 2014 die vlexx GmbH als neuer Anbieter den Regionalverkehr auf den dieselbetriebenen Strecken ab Mainz. Die vlexx GmbH ist eine 100 % Tochter der Regentalbahn AG, die ihrerseits zur Netinera GmbH gehört. Die Strecken gehören zum Los 2 des Dieselnetzes Südwest, das vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) als Aufgabenträger für den Schienengebundenen Personennahverkehr nach einer europaweiten Ausschreibung an die Regentalbahn vergeben worden war. Das Los 1 mit den Linien Neustadt (Weinstraße) - Bad Dürkheim - Grünstadt - Monsheim, Frankenthal - Grünstadt - Ramsen (Eiswoog), Worms - Alzey - Bingen Stadt, Worms - Biblis, Worms - Bensheim und Weinheim - Fürth (Odenw) ging an DB Regio, startet aber erst Ende 2015. Die Vertragslaufzeit beträgt für beide Unternehmen 22,5 Jahre. Die Weschnitztalbahn von Weinheim nach Fürth (Odenwald) ist Teil des Los 1.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 soll es durch die Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Südwest zu einer Qualitätsverbesserung im SPNV-Angebot kommen. Neben dem Einsatz moderner und fabrikneuer Fahrzeuge sind auch punktuelle Angebotserweiterungen vorgesehen. Insbesondere für Berufspendler soll eine umsteigefreie Verbindung (1 Fahrtenpaar) bis/ab Mannheim aus dem Weschnitztal vorgesehen werden. Aktuell werden zudem die Realisierungsmöglichkeiten eines zusätzlichen Haltepunktes an der Strecke geprüft. Eine Wiederaufnahme von Schienenpersonennahverkehr auf der derzeit rein touristisch genutzten und mit solarbetriebenen Draisinen befahrenen Überwaldbahn ist nach Aussage des VRN nicht vorgesehen.

Wiesbaden, 22. Januar 2015

**Tarek Al-Wazir**