



## **Kleine Anfrage**

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

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

#### **Vorbemerkung:**

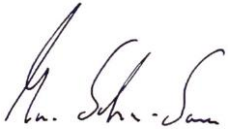
Seit vielen Jahren warten die Pendler und die Anwohner entlang der B8 auf die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs. Bereits im Juni 2012 hat die Gemeindevertretung Brechen sich für die Vorzugsvariante 4a ausgesprochen. Diese wurde dann vom Land Hessen beim Bund als die bevorzugte Planungsvariante 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 sicher gestellt ist. Statt endlich die Planung nun durchzuführen verkündet Hessen Mobil nun im November 2019 mehr als sieben Jahre später, dass aus Gründen der Topographie die Planung der Variante 4a nicht weiter verfolgt werden kann. Wörtlich erklärte Hessen Mobil: "Die örtliche Topographie 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."

#### **Ich frage/Wir fragen die Landesregierung:**

1. Wie ist es zu erklären, dass Hessen Mobil die Topographie rund um den Bahnübergang anscheinend nicht bekannt war, als die Vorplanung für den Bahnübergang vorgelegt wurde?
2. Warum wurde nicht bei der Auswahl der Varianten im Zuge der Vorplanung beachtet, dass Bachläufe, Steilhänge und Landschaftsschutzgebiete in der Nähe sind?
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?
4. Wie kann es sieben Jahre dauern, um diese Tatsachen festzustellen?
5. Kann die Landesregierung nachvollziehen, dass sich Pendler und Anwohner über das Vorgehen von Hessen Mobil an der Nase herum geführt fühlen?
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?
7. Ist der Landesregierung bewusst, dass die von der Gemeinde Brechen ausgewählte Variante 4a ausdrücklich nach dem Kriterium Anschluss einer Ortsumgehung ausgewählt wurde?
8. Ist zu erwarten, dass diese integrierte Planung die Beseitigung des Bahnübergangs weiter verzögert?
9. Welchen Zeitrahmen sieht die Landesregierung nun für das weitere Vorgehen?

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

**Wiesbaden, den 19. November 2019**



A. Schi-Sauer