

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/722 —**

**Weiterbau der A 49 zwischen Borken (Hessen) und Schwalmstadt**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.76. 0049/37 Vm 87  
II – hat mit Schreiben vom 23. September 1987 die Kleine Anfrage  
wie folgt beantwortet:*

1. Die hessische Landesregierung hatte mit dem Bundesminister für Verkehr vereinbart, daß die Mittel, die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen waren, für die Renovierung der A 7 verwendet werden sollen.

Besteht diese Übereinkunft fort?

Eine Übereinkunft, für den Weiterbau der A 49 vorgesehene Mittel für die Erneuerung der A 5 (nicht A 7) zu verwenden, besteht nicht. Es wurde dem Land Hessen lediglich zugestanden, Mittel der Hauptbautitel im Rahmen des Landesanteils nach Bedarf für die Erneuerung der A 5 umzuschichten.

2. Wie hoch sind die Kosten für den Abschnitt Borken-Schwalmstadt?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist für den Neubau der A 49 zwischen Borken und Schwalmstadt Gesamtkosten in Höhe von 133 Mio. DM aus.

3. Wenn die originären Mittel für den Bau der A 49 festgelegt sind, woher stammen dann die Mittel für den Weiterbau?

Die Mittel für den Neubau der A 49 sind bislang nicht anderweitig festgelegt (siehe auch Antwort zu Frage 1).

4. Die hessische Landesregierung hat in der Vergangenheit argumentiert, daß der Weiterbau „an einem Stück“ vollzogen werden soll, da sich im Verlauf der Trasse erhebliche Widerstände der Kommalkörperschaften ergeben hätten.

Will die Bundesregierung gegen den Willen der Kreise Marburg-Biedenkopf, Gießen-Land, Gießen und verschiedener Stadtverordnetenversammlungen dieses Projekt durchziehen?

Der Weiterbau der A 49 mit den im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgelegten Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf“ für den Abschnitt von Borken bis Kirchhain und „Planungen“ für den Abschnitt von Kirchhain bis Lumda entspricht der mit Mehrheit beschlossenen Entscheidung des Deutschen Bundestages vom 30. Januar 1986. Die planerische Abwägung der vom Projekt betroffenen Belange erfolgt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auf Landesebene bzw. der Bestimmung der Linienführung nach § 16 Abs. 1 FStrG und vor allem im Rahmen der Planfeststellung.

5. Wenn ja, hält die Bundesregierung dies nicht für einen eklatanten Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung?

Nein (siehe auch Antwort zu Frage 4).

6. Durch den Bau der A 49 soll es zu einer „Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft“ kommen.

Wodurch wird belegt, welche Folgewirkungen der Bau der A 49 auf die Region Nordhessen haben wird?

Die erwarteten regionalpolitischen Wirkungen der neuen A 49 wurden im Rahmen des Bewertungsverfahrens zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes berücksichtigt.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Untersuchung „Messung der wirtschaftlichen und umweltrelevanten Folgeeffekte des Bundesfernstraßenbaus in strukturschwachen Räumen“ der Universität Köln (1982) insbesondere bezogen auf Nordhessen?

Die angesprochene Untersuchung der A 49 Koblenz – Trier wurde im Auftrage des Umweltbundesamtes durchgeführt. Sie wurde – ebenso wie andere einschlägige Untersuchungen – bei der Erarbeitung der Methode zur Projektbewertung der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt. Methode und Ergebnisse dieser ex-post-Untersuchung einer einzelnen Straße lassen sich nicht unmittelbar auf die ex-ante-Untersuchungen zahlreicher Projekte im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1985 übertragen.