

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Nicole Maisch, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12135 –**

### **Entwicklungsstand der A 49**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) wird der Abschnitt der A 49 von der Anschlussstelle Schwalmstadt bis zur Anschlussstelle Neuental/Bischhausen unter „Laufende Vorhaben“ im Bau aufgeführt. Die beiden verbleibenden Abschnitte von Schwalmstadt nach Gemünden zur A 5 (Verkehrskosteneinheit – VKE – 30 und VKE 40) werden allerdings nur unter der im IRP bezeichneten „Kategorie D – Weitere wichtige Vorhaben“ aufgeführt. Die in dieser Kategorie aufgeführten Projekte sollen nach dem Jahr 2015 begonnen werden. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist danach von einer Inbetriebnahme der VKE 20 auszugehen, ohne dass die zeitnah anschließende Fertigstellung der nachfolgenden VKE gewährleistet ist. Der Weiterbau der VKE 20 führt demnach zu einer vorhersehbaren Belastung der Bürgerinnen und Bürger in Schwalmstadt sowie in den angrenzenden Gemeinden.

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der VKE 20 der A 49, und wann ist mit einem Abschluss der Bauarbeiten der VKE 20 der A 49 zu rechnen?

Der ca. 12 Kilometer lange und rund 205 Mio. Euro teure nördliche Abschnitt der A 49 zwischen Neuental/Bischhausen und Schwalmstadt (VKE 20) ist nach ersten Vorarbeiten im Herbst 2010 seit 15. März 2011 in Bau. Nach der Realisierung von zwei Brückenbauwerken und einer Trinkwassergewinnungsanlage in den Jahren 2011 und 2012 soll voraussichtlich im II. Quartal 2013 mit dem Rohbau des Tunnels Frankenhain begonnen werden. Die hessische Straßenbauverwaltung hat den Auftrag für den über 50 Mio. Euro teuren Rohbau des Tunnels Frankenhain bereits Ende Oktober 2012 erteilt. Die Bauzeitenplanung für den Tunnelbau wird vom Auftragnehmer erarbeitet. Die Tunnelausstattung wird gesondert zu einem späteren Zeitpunkt in Auftrag gegeben.

Nach Fertigstellung des Tunnels müssen im Abschnitt der VKE 20 noch umfangreiche weitere Arbeiten geleistet werden, wie z. B. der Bau weiterer Ingenieurbauwerke, der Erd- und Deckenbau, die Ausstattung und Bepflanzung. Ein Termin für die vollständige Fertigstellung der VKE 20 steht deshalb noch nicht fest.

2. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei der VKE 20 aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die Mittel im Bundeshaushalt eingestellt werden?

Die aktuellen Kosten für den nördlichen Abschnitt der A 49 zwischen Neuental/Bischhausen und Schwalmstadt (VKE 20) in Höhe von rund 205 Mio. Euro sind in den Straßenbauplan 2013 eingestellt. Bis Ende 2012 wurden bereits über 9 Mio. Euro u. a. für Vorarbeiten sowie den Bau von zwei Brückenbauwerken verausgabt. Die Höhe der Zahlungen in den kommenden Jahren hängt vom Baufortschritt des Tunnels Frankenhain ab. Im laufenden Jahr stellt der Bund dem Land Hessen 20,2 Mio. Euro (einschließlich 13 Mio. Euro aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen IBP I und IBP II) für den Bau des Tunnels Frankenhain zur Verfügung.

3. Inwieweit existiert bereits eine Zusage der Finanzierungsmittel für den Bau der Talbrücke, der Grünbrücke und der Anschlussstellen der VKE 20 der A 49, und in welchem Zeitraum sollen die jeweiligen Projekte realisiert werden?

In den kommenden Jahren soll zunächst der Bau des Tunnels Frankenhain finanziert werden. In Abhängigkeit von Baufortschritt und Finanzierungsmöglichkeiten sollen weitere Bauleistungen voraussichtlich ab 2015/2016 erfolgen.

4. In welchen Haushaltsjahren wird welche Summe für die noch umzusetzenden fehlenden Baumaßnahmen der VKE 20 der A 49 bereitgestellt?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des ehemaligen Hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch, dass die verbliebenen Bauabschnitte der A 49 von Neuental bis zur A 5 (VKE 30 und 40) unabsichtlich nicht im ersten Entwurf des IRP aufgeführt sind und daher ein Fehler der Bundesregierung vorliegt (Hessischer Rundfunk, HR-Online vom 21. Dezember 2011, Hessischer Rundfunk, Hessenschau vom 21. Dezember 2011)?

Die Aufstellung des Investitionsrahmenplans (IRP 2011–2015) erfolgte in einem iterativen Abstimmungsprozess. Maßgeblich ist die Endfassung.

6. Wieso sind die VKE 30 und 40 der A 49 nicht einzeln im IRP aufgeführt, sondern werden als gemeinsamer Posten aufgeführt?

Entscheidend ist, dass die beiden Abschnitte im IRP in der Kategorie D als weitere wichtige Vorhaben für eine Realisierung nach 2015 eingestuft sind. Die Zusammenfassung der beiden Abschnitte stellt lediglich eine redaktionelle Vereinfachung dar.

7. Inwieweit ist davon auszugehen, dass aufgrund der nicht eingestellten Finanzmittel im IRP mit einem Beginn der Bauarbeiten der VKE 30 und 40 der A 49 nicht vor dem Jahr 2016 zu rechnen ist?

Der Baufortschritt in der VKE 20 wird zurzeit von den technischen Abläufen geprägt. Ein frühzeitiger Baubeginn der VKE 30 und 40 steht bei der angestrebten kontinuierlichen Baudurchführung nicht in Aussicht. Dies gibt der IRP wieder.

Hinsichtlich der Finanzmittel stellt der IRP einen Rahmenplan dar, maßgeblich für die Finanzierung sind die vom Parlament jährlich beschlossenen Bundeshaushalte.

8. Wie hoch sind nach heutigem Stand die prognostizierten Kosten für die Realisierung der VKE 30 und 40 bis zur A 5?

Von den Gesamtkosten in Höhe von rund 570 Mio. Euro für den Lückenschluss der A 49 entfallen rund 205 Mio. Euro auf den nördlichen Abschnitt zwischen Neuental/Bischhausen und Schwalmstadt (VKE 20), rund 130 Mio. Euro auf den mittleren Abschnitt zwischen Schwalmstadt und Stadtallendorf (VKE 30) und rund 235 Mio. Euro auf den südlichen Abschnitt zwischen Stadtallendorf und der A 5 bei Gemünden (VKE 40).

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 30, obwohl bis dato kein Geld vonseiten des Bundes in Aussicht gestellt wurde?
10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 40, obwohl bis dato kein Geld vonseiten des Bundes in Aussicht gestellt wurde?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom Land Hessen erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden Abschnitte sind derzeit beklagt. Erst nach Vorliegen des unanfechtbaren Baurechts wird im Rahmen der dann bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu beurteilen sein, wann die beiden Abschnitte finanziert und realisiert werden können.

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Flora-Fauna-Habitat-Ausnahmeverfahrens A 49 (Stellungnahme an die Europäische Kommission, Endfassung, S. 4, 31. Mai 2010), nach der die VKE 30 ohne die VKE 40 aus verkehrlichen Gründen und aus der mit einer Teillösung verbundenen Belastung des nachgeordneten Straßennetzes nicht zulassungsfähig ist?
12. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dieser Stellungnahme für den Bund sowie die Auftragsverwaltung?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission hat in ihrer Stellungnahme dargelegt, dass der Bau der VKE 40 der A 49 aus ihrer Sicht als Projekt von überwiegendem öffentlichen Interesses anzusehen ist. Die Stellungnahme (in ihrer korrigierten Fassung vom 3. Dezember 2010) wird bei der Planfeststellung berücksichtigt.

Die Aufteilung eines Gesamtprojektes der vorliegenden Größenordnung in mehrere (hier: drei) verkehrswirksame Abschnitte ist aus planerischer und verfahrensrechtlicher Sicht geboten. Es ist angestrebt, den Weiterbau der A 49 möglichst mit nur kurzzeitigen zusätzlichen Verkehrsbelastungen in den Gemeinden, in denen die einzelnen Abschnitte enden, weiterzuverfolgen.

13. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf der B 3 zwischen Kerstenhausen und Cölbe zurzeit?

Die Verkehrsbelastung (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) beträgt zwischen Kerstenhausen und der B 62 6 400 bis 11 900 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und in Höhe Cölbe 38 100 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (nach der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010).

14. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke bis zur voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnittes der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

Die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) beträgt zwischen Kerstenhausen und der B 62 im Prognosenullfall 7 100 bis 14 100 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und in Höhe Cölbe 42 500 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (nach der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung 2011).

15. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?

Die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) beträgt im Streckenzug zwischen Kerstenhausen und der B 62 im Planfall 1 200 bis 9 200 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und in Höhe Cölbe 39 000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (nach der fortgeschrittenen Verkehrsuntersuchung 2011).

Die Abnahme beträgt im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall im Streckenzug zwischen Kerstenhausen und der B 62 4 300 bis 6 100 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und in Höhe Cölbe 3 500 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.

16. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung zurzeit auf der B 252 zwischen Korbach und Diemelstadt (Hessen)?

Die Verkehrsbelastung (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) beträgt zwischen Diemelstadt und Korbach 5 500 bis 11 200 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (nach der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010).

17. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 252 zwischen Korbach und Diemelstadt bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

18. Inwieweit ist mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Abschnitt der B 252 zwischen Korbach und Diemelstadt ist in der Verkehrsuntersuchung für die A 49 nicht betrachtet worden. Daher können keine Zahlen genannt werden.

19. Inwieweit stehen die Ortsumfahrungen B 252 Vöhl/Dorfitter und B 252 Münchhausen/Simtshausen/Todenhausen/Wetter und Niederwetter, die im IRP unter Abschnitt C bzw. Abschnitt D aufgeführt sind, in einem verkehrlichen Zusammenhang mit der verzögerten Fertigstellung der A 49?

Die Ortsumgehung Münchhausen–Simtshausen–Todenhausen–Wetter–Niederwetter im Zuge der B 252 wurde bei der Verkehrsuntersuchung der A 49 berücksichtigt. Die A 49 wirkt sich auf die B 252 Ortsumgehung Vöhl/Dorfitter verkehrlich nicht nachweisbar aus. Beide Maßnahmen sind im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes in der Kategorie C als prioritäre Vorhaben eingestuft.

20. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 254 zwischen Alsfeld und Gudensberg-Dissen bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

Zwischen Alsfeld und östlich Homberg (Efze) betragen die Differenzbelastungen zwischen minus 800 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (Abnahme) und plus 400 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (Zunahme). Zahlen zwischen Homberg (Efze) und Gudensberg/Dissen liegen nicht vor.

21. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 454 zwischen Kirchhain und Treysa bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

Zwischen Kirchhain und Treysa betragen die Differenzbelastungen zwischen plus 400 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und 1 800 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden (Zunahme).

22. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?

Die Abnahme der Verkehrsbelastung auf der B 454 zwischen Kirchhain und Treysa liegt zwischen 4 600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden und 6 100 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.

23. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmer aus dem Schwalm-Eder-Kreis in Richtung Kassel weiterhin die L 3067 zwischen Bischhausen/Waltersbrück und Allendorf als Zubringer zur A 49 nutzen wird?

Nach der Inbetriebnahme des Lückenschlusses der A 49 bis zur A 5 wird der Verkehr auf der L 3067 zwischen Bischhausen/Waltersbrück und Allendorf um 1 600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden bis 3 200 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden abnehmen. Die L 3067 wird künftig im Wesentlichen vom auf das Mittelzentrum Schwalmstadt gerichteten Ziel- und Quellverkehr belastet.

24. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem aktuellen Beschluss der Stadt Schwalmstadt zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung im Abschnitt VKE 20
- im Hinblick auf die Verkehrsströme in der betroffenen Region,
  - im Hinblick auf die Zielvorgaben zur Realisierung der A 49,
  - im Hinblick auf eine Würdigung der Interessen der Stadt Schwalmstadt?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist kein aktueller Beschluss der Stadt Schwalmstadt zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung im Abschnitt VKE 20 bekannt.

25. Wie ist der Stand der Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 10?

Die Kompensation der mit dem Bau der VKE 10 verbundenen Eingriffe wird weitgehend außerhalb landwirtschaftlicher Flächen erreicht.

- a) Welche Maßnahmen sind realisiert worden?

Folgende Maßnahmen wurden bereits realisiert:

- Anlage einer etwa 1,6 Hektar großen Streuobstwiese bei Borken, Stadtteil Arnsbach;
- Bau einer Fischaufstiegsanlage am Wehr der ehemaligen Mühle Kaiser in Homberg (Efze), Stadtteil Berge;
- ca. 1,1 Hektar Waldumwandlung und ca. 1,8 Hektar Grünlandextensivierung bei Oberaula, Ortsteil Olberoda auf bundeseigener Fläche.

- b) Welche Maßnahmen sind noch nicht realisiert worden?

In Umsetzung befindet sich ein großes Maßnahmenpaket auf der bundeseigenen Liegenschaft „Standortübungsplatz Homberg (Efze)“. Hierbei spielen die Erhaltungs- und Entwicklungsziele des bestehenden FFH-Gebietes eine besondere Rolle. Es wird eine Vielzahl von Maßnahmen zur Optimierung bzw. Wiederherstellung von Wald- und Offenlandlebensräumen durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) in enger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden umgesetzt (ca. 28 Hektar).

- c) Wann ist mit der abschließenden Realisierung der Maßnahmen zu rechnen?

Die Umsetzung ist bis Ende 2014 vorgesehen.

26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass im Zusammenhang mit den vorlaufenden Arbeiten für den Bauabschnitt VKE 20 (Tunnelbau) zusätzliche naturschutzrechtliche Ausgleichsverpflichtungen durch die abweichend vom Planfeststel-



lungsbeschluss vorgesehene Verbringung von Bodenmassen aus dem Tunnelbau in der Größenordnung von 160 000 Kubikmetern entstehen, die nicht mit dem zugehörigen Planfeststellungsbeschluss abgedeckt sind?

27. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung der Planfeststellungsbeschluss trotz der entstandenen zusätzlichen Ausgleichsverpflichtungen hinsichtlich der erforderlichen Güterabwägung bestandskräftig?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sind abweichend vom Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Verbringungen von Bodenmassen nicht bekannt. Das BMVBS geht davon aus, dass das Land Hessen als Auftragsverwaltung des Bundes den Bau der A 49 entsprechend dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss durchführt.

28. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass bei der Realisierung von einigen Fischpässen als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 20 die Vorgaben der einschlägigen Ausführungsbestimmungen nicht berücksichtigt wurden?
- Welche Ergebnisse haben die Erfolgskontrollen für die betreffenden Fischpassanlagen erbracht?
  - Warum werden private Bauträger beim Bau von ähnlichen Fischpässen nicht ebenfalls von der Berücksichtigung der einschlägigen Ausführungsbestimmungen freigestellt?

Das BMVBS geht davon aus, dass das Land Hessen als Auftragsverwaltung des Bundes bei der Realisierung naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen die Vorgaben der einschlägigen Ausführungsbestimmungen berücksichtigt. Abweichungen hiervon sind dem BMVBS nicht bekannt.

29. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 30 anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf deren Erfolgsaussichten?
- Welcher Verkehrswert kann bei isolierter Realisierung des Bauabschnitts VKE 20 entstehen?
  - Welche lokalen und regionalen Veränderungen der Verkehrsströme entstehen bei einer isolierten Realisierung des Bauabschnitts VKE 20?
30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 40 zu erwartenden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die bei einer reduzierten Realisierung der A 49 bis einschließlich Bauabschnitt VKE 30 veränderten Verkehrsströme in der Region Marburg-Ebsdorfergrund?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS kann den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts nicht vorgreifen. Gleichwohl geht das BMVBS davon aus, dass alle drei Abschnitte des Lückenschlusses der A 49 zwischen Neuental und der A 5 realisiert werden.

