



HESSISCHER LANDTAG

15. 06. 2012

Kleine Anfrage

**der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 03.05.2012**

**betreffend Studie des Planungsträgers zur Belastungsprognose als
ergänzende Variantenuntersuchung beim Bau der VKE 20 auf der
A 49 (Abschnitt Neuental/Bischhausen-Schwalmstadt/Treysa)**

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

In Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt Treysa-Stadtallendorf der BAB A 49 ist eine Studie des Planungsträgers ("Belastungsprognosen als ergänzende Variantenuntersuchung") von Oktober 2009 bekannt geworden. In dieser Studie wird ausdrücklich gesagt, dass ein Bau der VKE 20 der A 49 (Abschnitt Neuental/Bischhausen-Schwalmstadt/Treysa) ohne Gewährleistung eines Durchbaus der A 49 bis zur A 5 nicht vertretbar ist. Dies wird damit begründet, dass auf diesem Abschnitt nur 5.700 Fahrzeuge verkehren und damit die vom Planungsträger intendierten Ziele auch nicht ansatzweise erreicht würden.

Dies war wohl auch der Grund, weshalb das Bundesverkehrsministerium bis zum Jahre 2010 die Rechtssicherheit des Gesamtprojekts A 49 zur Voraussetzung für die Bereitstellung finanzieller Mittel gemacht hatte.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Landesregierung geht davon aus, dass alle drei Abschnitte (zur Fertigstellung) der A 49 realisiert werden (siehe Antwort zur Kleinen Anfrage 18/5261). Durch die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse werden von der Landesregierung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen kontinuierlichen Weiterbau der A 49 bis zur A 5 geschaffen.

Jeder der drei Abschnitte hat einen eigenständigen Verkehrswert. Dies ist nach der Rechtsprechung bei der Abschnittsbildung erforderlich. Daher wurden im Planfeststellungsbeschluss vom 20. September 2007, S. 515 ff., für den Abschnitt Neuental/Bischhausen bis Schwalmstadt/Treysa sowie im Planfeststellungsbeschluss vom 4. Januar 2012, S. 339, für den Abschnitt Schwalmstadt/Treysa bis Stadtallendorf entsprechende Aussagen zur Abschnittsbildung getroffen. Es wurde ausgeführt, dass der jeweilige Abschnitt einen eigenständigen Verkehrswert hat.

Bei Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse für diese Abschnitte war sich die Landesregierung bewusst, dass das Gesamtziel der A 49 erst mit der Fertigstellung bis zur A 5 bei Gemünden (Felda) erreicht wird. Entsprechende Aussagen wurden in den Planfeststellungsbeschlüssen im Rahmen der Prüfung der abwägungserheblichen Belange getroffen.

In der Abwägung war jeweils zu prüfen, welche Auswirkungen sich auf die Verkehrssituation bei einem theoretischen vorläufigen Autobahnende bei Treysa (im Verfahren für die VKE 20 als sog. Interimslösung bezeichnet) oder nördlich Stadtallendorf auf das nachgeordnete Straßennetz einstellen könnten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welchen Einfluss hat die Landesregierung geltend gemacht, die Bundesregierung zu veranlassen, von der ursprünglichen Voraussetzung der vollständigen Rechtssicherheit für die gesamte Planung der hessischen Abschnitte für die Bereitstellung finanzieller Mittel abzuweichen?

Der Landesregierung ist nicht bekannt, dass für die Bundesregierung die vollständige Rechtssicherheit der gesamten Planung des A-49-Lückenschlusses ursprünglich Voraussetzung für eine Bereitstellung von Bundesmitteln gewesen sein soll. Insoweit hat die Landesregierung auch keinen diesbezüglichen Einfluss ausgeübt.

Über den Umfang und den Zeitpunkt der zur Verfügung zu stellenden Bundesmittel für den Bau der A 49 entscheidet der Deutsche Bundestag als Haushaltsgesetzgeber. Die Bereitstellung von Mitteln für den Baubeginn der VKE 20 durch den Bund stellt nach Ansicht der Landesregierung keine Abweichung vom Gesamtziel der A 49 dar.

Frage 2. Wie erklärt sich die Landesregierung den Widerspruch, dass im Stellungnahmeersuchen gegenüber der Europäischen Kommission (im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens wegen des Natura-2000-Gebiets bei Stadallendorf) erklärt wurde, dass ein Ende der A 49 bei Stadallendorf aus verkehrlichen Gründen nicht genehmigungsfähig ist, im aktuellen Planfeststellungsbeschluss zur VKE 30 dagegen diesem Abschnitt ein eigener Verkehrswert zugesprochen wird?

Die in den Unterlagen des Stellungnahmeersuchens getroffene Aussage, dass für das TEN-(Transeuropäische Netze)-Projekt A 49 dessen Bau bis zur A 5 erforderlich ist, und die Aussagen zur Abschnittsbildung in der Planfeststellung sind nicht widersprüchlich, sondern sie ergänzen sich.

Frage 3. Ab wann sollen bei einem zeitweisen oder endgültigen Bauende der A 49 bei Stadallendorf Schutzmaßnahmen wie Schwerverkefährverbot, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden?

Frage 4. Für welche Strecken soll dann das Fahrverbot für Schwerverkehr über 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gelten?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Planfeststellung für die A 49 VKE 30 war für den Fall, dass dieser Abschnitt wider Erwarten vorzeitig in Betrieb genommen werden sollte, zu prüfen, welche Auswirkungen sich daraus auf das nachgeordnete Straßennetz und die Bewohner der angrenzenden Gemeinden ergeben könnten. Für einen solchen theoretisch nicht auszuschließenden Fall waren Überlegungen in Bezug auf etwaige Vorkehrungen zur Verhütung von Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr, insbesondere zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, anzustellen. Soweit nach Verkehrsfreigabe des Abschnitts der VKE 30 nachteilige Auswirkungen auftreten sollten, die einer straßenverkehrsrechtlichen Entschärfung zugänglich sind, stehen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Mittel zur Verfügung, um erforderlichenfalls kurzfristig zu reagieren. Einer Vorabfestlegung im Rahmen der Planfeststellung bedarf es hierzu nicht. Sie wäre auch nicht zweckmäßig, da im Voraus nicht hinreichend genau abzuschätzen ist, ob, wo und wann welcher konkrete Handlungsbedarf besteht. Dies ergibt sich erst aus der Praxis des tatsächlichen Betriebs, und nur aufgrund der daraus gewonnenen Kenntnisse können der tatsächlichen Situation angemessene und den Vorschriften der StVO genügende Maßnahmen hergeleitet werden. Eine Vorabfestlegung im Rahmen der Planfeststellung würde den notwendigen Entscheidungs- und Ermessensspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörden unangemessen einengen, da Änderungen dieser Maßnahmen eines im Vergleich zu einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung sehr aufwendigen Planänderungsverfahrens bedürften.

Überdies sind verkehrsregelnde Maßnahmen nur zulässig, wenn die rechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden prüfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wenn sie Kenntnis von möglichen Gefahrenlagen erlangen, die potenziell einer Entschärfung mittels straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zugänglich sind. Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit erfolgt dies z.B. im Rahmen der Arbeit der Unfallkommissionen. Diese ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO sowie dem Gemeinsamen Erlass von HMdIS und HMWVL (Staatsanzeiger Nr. 8, 2009, S. 456) geregelt. Bei anderen Gefahrenlagen erfolgt dies in der Regel anlaßbezogen, z.B. aufgrund von Beschwerden oder im Rahmen der

vorgeschriebenen Verkehrsschauen. Auch im Rahmen anderer Fachplanungen, wie z.B. der Luftreinhalte- oder der Lärmaktionsplanung, prüfen die Straßenverkehrsbehörden ggf. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Die Straßenverkehrsbehörden haben die Erfordernis angeordneter straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bei jeder Gelegenheit - spätestens anlässlich der turnusmäßigen Verkehrsschauen - zu überprüfen und die Maßnahmen ggf. abzuändern oder aufzuheben.

Werden mit einem Planfeststellungsbeschluss straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet, wird den Straßenverkehrsbehörden diese Möglichkeit genommen. Daher war von derartigen - vorliegend auch nur denkbaren voreingetragenen - Regelungen in der Planfeststellung Abstand zu nehmen.

Frage 5. Hat die Landesregierung, wie im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 30 auf S. 132 unter Nr. 5 dargestellt, bereits geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen auf der Main-Weser-Bahn in Mittelhessen ergriffen, um die Konkurrenzfähigkeit der Main-Weser-Bahn gegenüber dem Straßenangebot zu erhalten?

Frage 6. Welche Maßnahmen sind noch geplant?

Frage 7. Welche Kosten sind damit verbunden?

Frage 8. Welche Planungen bestehen bezüglich der zeitlichen Umsetzung?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 24. Januar 2012 war auf den Regionalplan Mittelhessen 2010 abzustellen. Das heißt, die Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme vom 17. August 2000, geändert mit Zustimmung der Regionalversammlung vom 9. Februar 2001, waren für die Planfeststellung nicht mehr maßgeblich. Allerdings hat der Vorhabenträger bei seiner Planung noch diese Maßgaben, soweit sie für den Abschnitt VKE 30 der Autobahn A 49 relevant sind, in die Planung einbezogen. Dies gilt jedoch nicht für die Maßgaben zur Main-Weser-Bahn. Denn diese können nicht vom Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), erfüllt werden. Sie betreffen ausschließlich den Zuständigkeits- und Aufgabenbereich der Deutschen Bahn AG.

Nach Kenntnis der Landesregierung hat die Deutsche Bahn AG bereits einige geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen auf der Main-Weser-Bahn in Mittelhessen ergriffen. Ferner kann im Bereich zwischen Bad Vilbel und Friedberg nach dem geplanten Bau zweier zusätzlicher S-Bahn-Gleise (Frankfurt-West - Bad Vilbel - Friedberg) und der damit verbundenen Entmischung der Verkehre die Geschwindigkeit teilweise auf 160 km/h erhöht werden.

Über die genannten Maßnahmen hinaus wurden und werden auf der Main-Weser-Bahn im Mittelfristzeitraum zahlreiche bestandserhaltende Investitionen getätigt, wie z.B. die Erneuerung des Oberbaus und der Ersatz der vorhandenen Stellwerkstechnik. Diese geplanten bzw. zum Teil bereits durchgeführten Maßnahmen ermöglichen die Beibehaltung der heutigen Streckenparameter, haben jedoch i.d.R. keine wesentlichen Auswirkungen auf die Streckengeschwindigkeit und -kapazität.

Da es sich hierbei um Aufgaben der Deutschen Bahn AG handelt, liegen der Landesregierung keine näheren Angaben zum Zeitpunkt der Umsetzung und deren Kosten vor.

Frage 9. Wurden den Kommunen, die sich gegen einen Weiterbau der A 49 ohne Rechtssicherheit für das Gesamtprojekt ausgesprochen hatten, weil sie andernfalls negative Auswirkungen großen Ausmaßes befürchteten, die Ergebnisse der eingangs erwähnten Studie von Oktober 2009 mitgeteilt?

Frage 10. Wenn nein, warum nicht?

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

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei einer Inbetriebnahme der A 49 bei Treysa oder Stadtallendorf lediglich um theoretische Planfälle handelt, war eine Mitteilung der damit verbundenen denkbaren Auswirkungen nicht geboten.

Wiesbaden, 6. Juni 2012

In Vertretung:
Steffen Saebisch