



HESSISCHER LANDTAG

01. 07. 2015

Kleine Anfrage

des Abg. Gremmels (SPD) vom 27.05.2015

betreffend aktueller Sachstand Bergshäuser Brücke (A44)

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wann fällt die Entscheidung, welche der beiden im Raum stehenden Trassenvarianten (Neubau an gleicher Stelle, oder Verschwenkung nach Süden) realisiert wird?

Frage 2. Welche der beiden Varianten präferiert die Landesregierung?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 zusammen beantwortet.

Die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Kassel - West und dem Autobahndreieck Kassel - Süd erfolgt in einem interaktiven Prozess über verschiedene Planungs- und Entwurfsstufen (Bedarfsplanung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung). Derzeit befindet sich das o.g. Projekt in der Vorplanung, die als konzeptionelle Planungsstufe vorrangig der Linienfindung dient. Unter Abwägung aller Belange wird in der Regel eine Vorzugsvariante ermittelt und in den nachfolgenden Planungsstufen weiterentwickelt. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung, die von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen durchgeführt worden ist, werden in Kürze dem Baulastträger Bund vorgestellt und mit diesem erörtert.

Eine abschließende baurechtliche Zulassung im Sinne einer Baugenehmigung wird erst mit der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde getroffen.

Frage 3. Welche Rolle spielt bei der Variantenentscheidung aus Sicht der Landesregierung die Abwägung zwischen Eingriff in die Natur und Lärmschutz für die Anwohner?

Frage 4. Welche Rolle spielt bei der Variantenentscheidung die Belastungen für Verkehr und Anwohner während der Bauzeit?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 und 4 zusammen beantwortet.

Zu den abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belangen gehören die Belange Lärmschutz, Natur- und Landschaftsschutz sowie die baubedingten Beeinträchtigungen. Diese abwägungserheblichen Belange sind mit ihrer tatsächlichen Bedeutung in die Abwägung einzustellen, in der Planungsentscheidung zueinander in Beziehung zu setzen und gerecht gegeneinander abzuwägen. Es besteht kein grundsätzlicher Vorrang der öffentlichen Belange vor den privaten Belangen oder umgekehrt. Vielmehr muss bei jeder Abwägungsentscheidung den besonderen Gegebenheiten des Planungsprojektes im konkreten Einzelfall Rechnung getragen werden.

Frage 5. Mit welcher Bauzeit wird bei den jeweiligen Varianten gerechnet?

Die Bauzeit für die Ausbauvariante (Neubau an gleicher Stelle) wird voraussichtlich 5 bis 5,5 Jahre in Anspruch nehmen. Für die "Verschwenkungsvariante" wird derzeit mit einer Bauzeit von ca. 3,5 bis 4 Jahren gerechnet.

Frage 6. Mit welchen Kosten wird bei den jeweiligen Varianten gerechnet?

Die Kostenermittlung beider Varianten ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 7. Wie soll die Verkehrsführung während der Bauphase aussehen?

Bei der Ausbauvariante könnte der Verkehr während der Bauzeit auf zwei Fahrstreifen in eine Richtung und einem Fahrstreifen in der Gegenrichtung fließen.

Bei der "Verschwenkungsvariante" könnte der Bau des neuen Brückenbauwerkes über das Fuldataal unabhängig von der bestehenden Autobahn erfolgen, so dass während der Bauzeit auf dem heutigen Brückenbauwerk alle Fahrstreifen dem Verkehr weiterhin zur Verfügung stehen würden.

Frage 8. Ist aus Sicht der Landesregierung ein kompletter Wegfall der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Kassel-West und dem Autobahndreieck Kassel-Süd möglich?

Die A44 ist eine wichtige Autobahn für den Fernverkehr im europäischen Verkehrsnetz. Wegen der hohen prognostizierten Verkehrsbelastung von 71.000 Kfz/24 h und dem überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von 27 % hat der Bund als Baulastträger der Autobahn das Land Hessen mit der Erweiterung der Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Kassel - West und dem Autobahndreieck Kassel - Süd beauftragt. Ein Wegfall der A44 in diesem Abschnitt hätte eine Verlagerung der Verkehrsströme von der A 44 auf die A 49 zur Folge. Dies würde zu einer Verkehrszunahme auf der A 49 für das Jahr 2025 von ca. 74.400 Fahrzeuge auf bis zu ca. 140.000 Fahrzeuge führen und eine deutliche Mehrbelastung der Stadtteile Kassel - Niederrhoden sowie Baunatal - Rengershausen bedeuten.

Wiesbaden 23. Juni 2015

Tarek Al-Wazir