



HESSISCHER LANDTAG

03. 02. 2020

Kleine Anfrage

Günter Rudolph (SPD) vom 08.01.2020

Weiterbau der A 49

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Bundestagsabgeordnete Dr. Bettina Hoffmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) hat in einer Pressemitteilung vor wenigen Tagen den Weiterbau der A 49 in Frage gestellt. Aus wirtschafts- und klimapolitischer Vernunft solle der Ausbau der A 49 gestoppt werden. An der riesigen Baustelle im Bereich Bischhausen bis Schwalmstadt wird offensichtlich, wie absurd dieses Projekt inzwischen geworden sei. Der Ausbau der A 49 bringe eine Landschafts- und Naturzerstörung riesigen Ausmaßes mit sich und garantiere dem Individualverkehr Vorrang vor dem öffentlichen Nahverkehr, so Frau Dr. Hoffmann.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Spricht sich die Hessischen Landesregierung für den Weiterbau der A 49 aus?

Frage 2. Falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Frage 3. Wie bewertet die Hessische Landesregierung die Aussagen der Grünen-Bundestagsabgeordneten Frau Dr. Hoffmann?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Beim Bau des A 49 handelt es sich um ein Projekt des Bundes, das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der eine Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz darstellt, in der Kategorie „laufend und fest disponiert“ geführt wird.

Das Land Hessen ist noch bis Ende 2020 als Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesautobahnen in Hessen zuständig. Vor dem Hintergrund dieser Aufgabenwahrnehmung ist im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien vereinbart, dass die Maßnahme A 49 fertiggestellt wird.

Darüber hinaus bewertet die Landesregierung Aussagen von Bundestagsabgeordneten grundsätzlich nicht.

Frage 4. Welche Chancen und Entwicklungspotentiale, insbesondere für den ländlichen Raum, sieht die Hessische Landesregierung durch die zügige Fertigstellung der A 49?

Neben verkehrlichen Zielen, wie der Entlastung von Ortsdurchfahrten im nachgeordneten Straßennetz und der Entlastung von A 5 und A 7 durch die kürzere und von den Steigungsverhältnissen günstigere A 49, dient der Bau der A 49 auch der Verbesserung der Erschließung der Region. Durch die Verknüpfung der Wirtschaftsräume Kassel und Gießen und der dazwischenliegenden Mittelzentren wird die A 49 damit dem Erhalt und der Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, beispielsweise der Sicherung der Arbeitsplätze im bedeutenden Wirtschaftsstandort Stadtallendorf, dienen.

Frage 5. Welche konkreten Maßnahmen zum notwendigen Lärmschutz entlang der A 49 sieht die Hessische Landesregierung und welche Forderungen hat sie gegenüber der zuständigen Bundesebene hier vorgetragen?

Für die Neubauabschnitte der A 49, vom jetzigen Autobahnende in Neuental bis zur A 5 bei Gemünden/Felda, gelten die im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), in der Verkehrs-

lärmschutzverordnung (16. BImSchV) und in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) festgelegten Regelungen zur Lärmvorsorge. Alle sich hieraus ergebenden konkreten Maßnahmen, wie beispielsweise aktiver Lärmschutz durch Lärmschutzwände, sind in den betreffenden Planfeststellungsbeschlüssen der jeweiligen Verkehrskosteneinheiten (VKE) der A 49 festgelegt.

Die Ergreifung von Lärmsanierungsmaßnahmen an allen bestehenden Abschnitten der A 49 wurde vollumfänglich auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen und der geltenden Auslösewerte überprüft. Dabei wurden der vom Bund vorgegebene Rechtsrahmen ausgeschöpft und diejenigen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen, die rechtlich durchsetzbar waren.

Das Land Hessen wird sich allerdings auch künftig verstärkt für eine Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Bundesautobahnen einsetzen.

Hierzu wurde in der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 09./10.10.2019 ein Initiativantrag eingebracht, der die Verbesserung des Lärmschutzes an Bestandsstraßen durch Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Absenkung der (für lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen) maßgeblichen Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorsah. Die Richtwerte sollten um jeweils 6 dB(A) sowie die Auslösewerte um mindestens 3 dB(A) abgesenkt werden. Beide abzusenkenden Werte sollten zum Schutz der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Bevölkerung angeglichen werden.

Die geforderte Absenkung der Richt- und Auslösewerte hat Hessen mit den Ergebnissen der aktuellen Lärmwirkungsforschung (u.a. NORAH-Studie) und dem insoweit aktuell unzureichenden rechtlichen Lärmschutz begründet. Leider gab es für diesen hessischen Initiativantrag keine Ländermehrheit, sodass die VMK diesen Beschluss nicht gefasst hat. Die Thematik wird allerdings in diesem Jahr im Arbeitskreis „Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten“ wieder aufgegriffen werden. Die Landesregierung wird sich in diesen Prozess einbringen, um deutliche Verbesserungen beim Lärmschutz an Bestandsstraßen durchzusetzen.

Frage 6. Welche Maßnahmen hat die Hessische Landesregierung ergriffen, um gezielte Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum zu schaffen und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern?

Die Landesregierung unterstützt die Mobilität der Menschen im ländlichen Raum vielfältig. Zunächst ist hier die finanzielle Ausstattung der Verkehrsverbände auf Rekordniveau zu nennen: In der laufenden Finanzierungsperiode erhalten die hessischen Verkehrsverbände mehr als 4 Mrd. € für ein umfangreiches Verkehrsangebot in allen Landesteilen.

Darüber hinaus hat die Landesregierung durch die Einführung des Schüler- und Seniorentickets weitere Möglichkeiten geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV – gerade auch im ländlichen Raum – zu erhöhen. Auf einigen Strecken im ländlichen Raum, z.B. der Horloffthal- bzw. Lumdatalbahn, wird geprüft, ob diese Schienenstrecken für den ÖPNV reaktiviert werden können.

Zudem nutzt die Landesregierung die Chancen der Digitalisierung im ÖPNV: Mit Projekten wie Garantiert Mobil, Mobilfalt oder dem sog. "KVG-Hopper" werden innovative Buchungssysteme und On-Demand-Verkehre für einen flexibel nutzbaren ÖPNV erprobt.

Darüber hinaus stellt die Landesregierung den Kommunen auf Wunsch Bürgerbusse im ländlichen Raum zur Verfügung. Mit diesen Bussen kann das ÖPNV-Angebot sinnvoll lokal ergänzt werden. Ergänzend hat das Land auch Carsharing-Projekte mit E-Fahrzeugen im ländlichen Raum gefördert, die ebenfalls geeignet sind, den ÖPNV zu ergänzen.

Wiesbaden, 23. Januar 2020

Tarek Al-Wazir