



HESSISCHER LANDTAG

18. 02. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) und Wiebke Knell (Freie Demokraten)
vom 07.01.2021

Historie von Planungs- und Genehmigungsverfahren der A 49

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Planungen zum Bau der A 49 sind mittlerweile über 40 Jahre alt. Heute verbindet die A 49 Kassel mit dem Schwalm-Eder-Kreis. Der Ausbau der Strecke bis Gemünden mit dem Anschluss an die A 5 ist ebenfalls seit über zehn Jahren in Planung und kann nach den im Jahr 2020 abgeschlossenen Rodungen nun realisiert werden. Von Kritikern wurde in der Diskussion im die Rodungen des Waldstücks angeführt, dass auch alternative Trassenführungen möglich seien. Bezüglich der Historie von Planungs- und Genehmigungsverfahren der A 49 ergeben sich Fragen.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Aus wieviel Planabschnitten bestand bzw. besteht die Planung für die A 49 und wann ist das erste Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden?

Die A 49 beginnt an der A 7 am heutigen Kreuz Kassel-Mitte. Der Abschnitt zwischen der A 7 und der A 44 wurde als sogenannte Südtangente Kassel in zwei Abschnitten in den Jahren 1976 und 1977 planfestgestellt.

Im weiteren Verlauf entwickelte sich die A 49 im Teilabschnitt zwischen der A 44 Baunatal und Holzhausen aus der B 3 heraus, deren 4-streifiger Ausbau bereits in den 60er Jahren begonnen wurde. Anfang der 70er Jahre fand die zugehörige Aufstufung der B 3A zur A 49 im Teilabschnitt vom heutigen Kreuz Kassel West (damalige Bezeichnung „Südkreuz Kassel“) bis Holzhausen-Edermünde statt.

Die weitere Strecke lässt sich in folgende sieben Planungsabschnitte A bis G aufteilen:

- a) Holzhausen – Gudensberg (Planfeststellungsbeschluss 29.03.1971, das erste Planfeststellungsverfahren A 49)
- b) Gudensberg – Fritzlar Nord
- c) Fritzlar Nord – Borken (drei Planfeststellungsbeschlüsse bis südlich der AS Borken)

Für den nachfolgenden Abschnitt von Borken bis Schwalmstadt wurde im April 1978 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Nach der Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 1994 erfolgte die Teilung in die beiden Planungsabschnitte VKE 10 und VKE 20 (d und e):

- d) Borken – Neuental (VKE 10)
- e) Neuental – Schwalmstadt (VKE 20)
- f) Schwalmstadt – Stadtallendorf (VKE 30)
- g) Stadtallendorf – Gemünden/Felda (VKE 40)

Frage 2. Wann sind die jeweiligen Planabschnitte für den Verkehr freigegeben worden?

Die nördliche Fortsetzung der A 49 zwischen der A 44 und der A 7 stand mit der Bundesgartenschau Kassel im Jahr 1981 unter Verkehr. Der Teilabschnitt zwischen Holzhausen und Fritzlar-Nord wurde im Herbst 1975 fertiggestellt, der Abschnitt bis Borken wurde im Jahre 1981 für den Verkehr freigegeben. Der Abschnitt Borken bis Neuental wurde im Jahre 1994 unter Verkehr gestellt.

Frage 3. Welche Planabschnitte wurden mit welchem Ergebnis beklagt und wie lang waren die durch die Verwaltungsstreitverfahren verursachten zeitlichen Verzögerungen?

Gegen den ehemals gemeinsamen Planungsabschnitt zwischen Borken und Schwalmstadt wurde im Jahr 1988 Klage eingereicht. Mit Urteil vom 01.11.1994 entschied der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) eine Teilaufhebung der Planfeststellung. Dies führte zur Aufteilung in zwei Planungsabschnitte (jetzt VKE 10 und VKE 20). Die zeitliche Verzögerung durch dieses Urteil beträgt insbesondere für den Abschnitt VKE 20 zwischen Neuental und Schwalmstadt sowie die daran anschließenden Abschnitte über 15 Jahre, da im Jahre 1994 die Planungen mit einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie erneuten Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren (Beginn im Jahr 1999) dem Grunde nach neu gestartet wurden.

Gegen den Abschnitt Neuental – Schwalmstadt (VKE 20) sind im Jahre 2008 drei Klagen eingereicht und beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) bearbeitet worden. Alle drei Klagen wurden im Frühjahr 2009 von den Klägern wieder zurückgenommen.

Im April 2012 wurde ebenfalls beim BVerwG eine Klage gegen den Abschnitt VKE 30 eingereicht. Auch hier erfolgte eine Klagerücknahme im Juni 2013.

Für den Abschnitt VKE 40 von Stadtallendorf bis zum Anschluss an die A 5 bei Gemünden kam es im Jahre 2012 zu drei Klagen gegen die Planfeststellung. Bei zwei Klagen erfolgte aufgrund von Klagerücknahmen nach außergerichtlichen Vergleichsverhandlungen eine Einstellung des Verfahrens im April 2013 bzw. Januar 2018. Eine weitere Klage wurde im Jahre 2014 abgewiesen. Im Jahre 2019 gingen drei weitere Klagen gegen den bereits bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss in diesem Planungsabschnitt ein. Diese wurden am 23.06.2020 beim BVerwG verhandelt. Es ergingen drei klageabweisende Urteile mit Datum vom 23.06.2020 (zwei Verfahren) und 02.07.2020.

Frage 4. Wann sind die Alternativplanungen der Landesregierung 1987 (Drucksache 12/822) begonnen und wann aufgegeben worden?

Die Alternativplanungen sind im Jahr 1986 begonnen und im Jahr 1987 aufgegeben worden.

Frage 5. Welche Stellungnahmen haben die zu beteiligenden Kommunen zu den Alternativplanungen abgegeben und warum war die Straßenbauverwaltung nicht beteiligt?

Die Alternativplanungen waren nicht Gegenstand förmlicher Verfahren nach den Bestimmungen des Hessischen Landesplanungsgesetzes bzw. des Bundesfernstraßengesetzes unter Beteiligung kommunaler Stellen; die Straßenbauverwaltung war über die oberste Straßenbaubehörde im Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Technik beteiligt.

Frage 6. Wieviel Planänderungen sind im Laufe des Genehmigungsverfahrens erforderlich geworden und welche Planungszeiten waren damit verbunden?

Im Abschnitt VKE 10 gab es in Folge des Gerichtsurteils drei wesentliche Planänderungen: Die Verlagerung der Anschlussstelle Neuental, Ergänzungen des Lärmschutzes sowie die Abtrennung des „historischen Folgeabschnitts“ bis Schwalmstadt. Die Planungszeiten betragen hierfür zwei Jahre.

Im Abschnitt VKE 20 wurden zwei Planänderungsverfahren (im Jahr 2010 und im Jahr 2014) durchgeführt. Diese betrafen die Bauwerksplanungen bzw. Bauwerksbreiten. Die Planungszeiten werden in der Summe mit einem halben Jahr abgeschätzt.

Im Abschnitt der VKE 30 wurden zwei Planänderungsverfahren durchgeführt, die Planungszeiten von ungefähr neun Monaten in Anspruch genommen haben.

Im Zuge der VKE 40 wurden bisher drei Planänderungsverfahren durchgeführt. Diese Planänderungen betrafen die Konkretisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP), die Änderung denkmalrechtlicher Anordnungen sowie die Anpassungen der Bauwerksplanungen. Die zugehörigen Planungszeiten werden in der Summe mit einem Jahr abgeschätzt. Die Planänderungen bei den Abschnitten VKE 30 und VKE 40 haben aber zu keinen Verzögerungen geführt, da diese parallel zur Vorbereitung des ÖPP Projektes durchgeführt werden konnten.

Frage 7. Warum ist die B 83 bisher nicht für den LKW-Verkehr gesperrt worden und warum gibt es im Zusammenhang mit der Lärmbelastigung der Bevölkerung lediglich nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden können nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung die Benutzung von Straßen oder Streckenabschnitten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten. Die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der B 83 im Bereich von Melsungen ließe sich auf Lärmschutzgründe stützen, wenn die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten wären und keine mildere Maßnahme zur Erreichung des Schutzzwecks (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) in Betracht käme. Hierbei wäre unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten der Quell- und Zielverkehr von dem Verkehrsverbot auszunehmen.

Nach den aktuellen Ergebnissen der Lärmberechnung aus dem Jahr 2019 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV auf der B 83 in der Ortsdurchfahrt Melsungen im Nachtzeitraum teilweise überschritten. Im Tagzeitraum gab es nur an vier Immissionspunkten Überschreitungen der Lärmrichtwerte. Auf Grundlage dieser Berechnungsergebnisse hat der Landrat des Schwalm-Eder-Kreises als zuständige Straßenverkehrsbehörde im vergangenen Jahr als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme aktuell zur Minderung der Belastungen durch den Schwerlastverkehr eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 auf der B 83 in der Kasseler Straße, Schlossstraße und St.-Georg-Straße in Melsungen angeordnet. Die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots wäre im Hinblick auf die Rechte der ortsansässigen Betriebe problematisch, da bei einem derartigen Verkehrsverbot aus Verhältnismäßigkeitsgründen der Ziel- und Quellverkehr ausgenommen werden müsste, was die Wirksamkeit der Maßnahme erheblich reduzieren würde.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass zwischen der B 83 und der A 49 keine unmittelbaren wechselseitigen Verkehrsbeziehungen bestehen und demnach die jeweiligen Verkehrssituationen unabhängig voneinander zu betrachten sind.

Wiesbaden, 14. Februar 2021

Tarek Al-Wazir