



HESSISCHER LANDTAG

02. 12. 2025

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 16.10.2025**Verzögerung beim innerstädtischen Ausbau der B 454 in Stadtallendorf****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Bundesstraßen sind Teil des Netzes der Bundesfernstraßen und dienen dem überregionalen Verkehr. Eigentümer und Baulastträger ist der Bund (§ 5 Abs. 1 FStrG), die Verwaltung obliegt jedoch den Ländern in sogenannter Auftragsverwaltung (Art. 90 Abs. 2 GG). Das bedeutet: Die Länder, in Hessen also die Landesbehörde HessenMobil, planen, genehmigen, bauen und betreiben diese Straßen im Auftrag des Bundes nach dessen technischen und finanziellen Vorgaben. Ein Beispiel für dieses Zusammenspiel ist der Ausbau der Bundesstraße 454 in Stadtallendorf, insbesondere der dritte und letzte Bauabschnitt im Stadtgebiet. Dieses Vorhaben soll die Verbindung zur Anschlussstelle Stadtallendorf/Nord der A 49 herstellen und damit eine zentrale Verkehrsfunktion für die gesamte Region erfüllen. Obwohl für den Abschnitt seit 2017 Baurecht besteht und die ergänzende Planfeststellung 2024 abgeschlossen wurde, ist der Baubeginn weiterhin nicht erfolgt. Stadt und Bürgerschaft warten seit Jahren auf verlässliche Informationen zu Zeitplan und Finanzierung, während die Verkehrssituation auf der bestehenden Trasse zunehmend untragbar wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, aus welchen Gründen sich die Realisierung des Projekts weiter verzögert.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Die B 454 ist eine regionale West-Ost-Verbindung zwischen der Gemarkung Kirchhain und Niederaula. Der Ausbau und die Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf erfolgen zur Knotenpunktverbesserung sowie zur Optimierung des Verkehrsflusses. Auch die Verkehrssicherheit und die regionale Erschließung werden dadurch verbessert. Die Baumaßnahme ist in drei Abschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt des Ausbaus der B 454, der den Anschluss der Waldstraße und den Neubau der Brücke über die Main-Weser-Bahn beinhaltet, ist seit dem Jahr 2006 fertiggestellt. Der zweite Bauabschnitt, der den Umbau des Knotenpunktes mit den Stadtstraßen Wetzlarer Straße und Lilienthalstraße sowie die Tieferlegung der B 454 mit planfreiem Anschluss der Stadtstraßen beinhaltet, ist seit dem Jahr 2011 fertiggestellt. Für den dritten Bauabschnitt mit einer Länge von rund einem Kilometer, der die Tieferlegung der B 454, den Umbau des Knotenpunktes mit der Landesstraße L 3290 (Haupt- und Bahnhofstraße) und zwei höhenfreie Fußgängerüberführungen umfasst, liegt seit dem 23.10.2024 Baurecht vor.

Es ist zutreffend, dass die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung die Bundesstraßen im Auftrag des Bundes nach dessen technischen und finanziellen Vorgaben planen, genehmigen, bauen und betreiben. Im Besonderen ist hier der Aspekt der finanziellen Vorgaben zu beachten, da alleinig der Bund über die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln zur Finanzierung von Bundesfernstraßen im Rahmen des Bundeshaushalts entscheidet. Die Um- und Ausbaumaßnahme „B 454, Ausbau/Tieferlegung Stadtallendorf, 3. BA“ kann begonnen werden, wenn diese Maßnahme im Rahmen des dem Land Hessen zur Verfügung stehenden Verfügungsrahmens über den gesamten Finanzierungszeitraum finanziert werden kann. Das ist bislang nicht der Fall.

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

- Frage 1 Welche konkreten Schritte stehen nach Kenntnis der Landesregierung noch aus, bevor mit dem Bau des dritten Abschnitts der Bundesstraße 454 in Stadtallendorf begonnen werden kann?
- Frage 2 Wann ist nach derzeitiger Planung mit dem tatsächlichen Baubeginn und der Fertigstellung des dritten Bauabschnitts zu rechnen?
- Frage 3 Aus welchen Gründen hat sich der Baubeginn trotz bestehenden Baurechts seit 2017 und einer ergänzenden Planfeststellung im Jahr 2024 bislang verzögert?

Frage 4 Welche Informationen liegen der Landesregierung darüber vor, wann der Bund die für den dritten Bauabschnitt erforderlichen Haushaltsmittel freigeben wird?

Frage 5 Welche Abstimmungen zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und HessenMobil bestehen derzeit in Bezug auf die Finanzierung, Ausschreibung und Bauvorbereitung des Projekts?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorbereitung der Baumaßnahme einschließlich der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen erfolgt durch das Land Hessen im Rahmen der Verantwortlichkeiten als Auftragsverwaltung, vorbehaltlich der vom Bund festgelegten Vorlage- und Abstimmungsverpflichtungen. HessenMobil wird einen Zeitplan erstellen und öffentlich kommunizieren, sobald feststeht, dass diese Maßnahme im Rahmen des dem Land Hessen zur Verfügung stehenden Verfügungsrahmens über den gesamten Finanzierungszeitraum finanziert und damit der Baubeginn terminiert werden kann.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 6 Welche Kosten sind nach aktuellem Stand für den dritten Bauabschnitt veranschlagt, und wie verteilen sich diese auf Bund, Land und gegebenenfalls Kommune?

Die Gesamtkosten belaufen sich aktuell auf rund 45,9 Millionen Euro. Der Bund trägt mit 23,2 Millionen Euro circa 50 Prozent der Gesamtkosten des dritten Bauabschnittes. Das Land trägt 22,7 Millionen Euro.

Frage 7 Welche Maßnahmen wurden seitens HessenMobil seit Abschluss des Planänderungsverfahrens im Jahr 2024 ergriffen, um den Baubeginn vorzubereiten (zum Beispiel Ausschreibungsvorbereitung, Grunderwerb, Bauablaufplanung)?

Folgende Maßnahmen wurden seitens HessenMobil seit Abschluss des Planänderungsverfahrens zur Bauvorbereitung ergriffen:

- Bearbeitung des Bauentwurfs zur Verkehrsanlage und der Bauwerksentwürfe für sämtliche Ingenieurbauwerke im Zuge der Strecke, insgesamt mit einer Anzahl von 23 Bauwerken,
- Bauvorbereitung zum Abbruchvorhaben,
- Einrichtung eines Grundwassermonitorings,
- Bearbeitung der Bauablaufplanungen sowie die umfangreichen Abstimmungen zur Verkehrsführung,
- Bauvorbereitung des Gesamtbauvertrages und
- Arbeiten für umfangreiche Leitungsumverlegungen.

Frage 8 Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen der fortbestehenden Verzögerung des Projekts auf Stadtallendorf und das Umland vor?

Seit der Verkehrsfreigabe der A 49 im März 2025 hat der Verkehr auf der B 454 deutlich zugenommen. Der Verkehr kann gegenwärtig aufgrund des noch ausstehenden Ausbaus der B 454 noch nicht flüssig abgewickelt werden.

Dies gilt insbesondere zu den Stoßzeiten (Pendlerverkehr) sowie den Schichtwechselzeiten der beiden großen ansässigen Unternehmen in Stadtallendorf. Städtebauliche Auswirkungen liegen der Landesregierung auch nach Anfrage an die Stadt Stadtallendorf nicht vor.

Frage 9 Welche konkreten Umleitungsbestimmungen werden für die Verkehrsströme während des Baus der Bundesstraße B 454 gelten?

Der überörtliche Verkehr soll großräumig über die B 3 und sodann die L 3155 beziehungsweise über die B 62 geführt werden. Für den innerstädtischen Verkehr sieht das zwischen den Straßenverkehrsbehörden der Stadt Stadtallendorf und des Landkreises Marburg-Biedenkopf und HessenMobil abgestimmte Verkehrskonzept eine Umleitung über innerörtliche Gemeindestraßen vor.

Frage 10 Inwieweit sind diese Umleitungsbestimmungen angesichts der Inbetriebnahme der Autobahn A 49 im Frühjahr 2025 noch aktuell?

Die Verkehrsfreigabe der A 49 hat zu keinen Anpassungen an den vorgesehenen Umleitungsstrecken geführt.

Wiesbaden, 25. November 2025

Kaweh Mansoori