



HESSISCHER LANDTAG

29. 01. 2025

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 13.11.2024**Neubau der Bergshäuser Brücke****und**

Antwort

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

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 44 AK West – AD Süd wird eine neue „Bergshäuser Brücke“ geplant. Die ursprüngliche Absicht der damaligen Landesregierung bestand darin die „Bergshäuser Brücke“ am bisherigen Standort wieder zu errichten. Die Offenlage der Planungsunterlagen für den Neubau dieses Abschnitts der A 44 ist erfolgt. Ein Ersatzbau der Bergshäuser Brücke an der aktuellen Stelle erfordert kein aufwändiges Planfeststellungsverfahren und ist deutlich kostengünstiger als alternative Varianten, die den Bau neuer Autobahnabschnitte und die Rodung von Waldflächen vorsehen.

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

Bei dem Ersatzneubau der Bergshäuser Brücke handelt es sich nicht um ein singuläres Projekt, sondern er ist Bestandteil der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 im Vordringlichen Bedarf eingestuften Erweiterung der A 44 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Kassel-West und dem Autobahn Dreieck Kassel-Süd. Ein wesentlicher Belang, der bei der Planung zu berücksichtigen ist, ist der Lärmschutz des direkt unter der Brücke liegenden Ortsteils Bergshausen der Gemeinde Fuldabrück. Die Annahme einer schnelleren Realisierbarkeit der Bestandsvariante wird nicht geteilt.

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

- Frage 1 Seit wann sind die Schäden an der Brücke bekannt und seit wann steht fest, dass die Brücke nicht mehr repariert, sondern erneuert werden muss?
- Frage 2 Wann wurde die Entscheidung getroffen auch andere Standorte in die Planung einzubeziehen?
- Frage 4 Hat die Landesregierung einen sechsspurigen Ausbau dieses Abschnitts der A 44 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen?
- Frage 5 Ist die Entscheidung auch eine Trasse durch den „Söhrewald“ nicht auszuschließen vom damaligen Verkehrsminister Al-Wazir getroffen worden?
- Frage 6 Ist der Landesregierung bewusst gewesen, dass mit einer Einbeziehung eines Korridors durch die „Söhre“ erhebliche Probleme hinsichtlich des Naturschutzes, des Artenschutzes und der CO₂ Problematik verbunden sein werden?
- Frage 7 Warum hat die Landesregierung die Ergebnisse der Raumanalyse vom 01.12.2011 nicht zum Gegenstand ihrer Entscheidung gemacht beziehungsweise warum ist sie den Empfehlungen der Ergebnisse nicht gefolgt?

Die Fragen 1 bis 2 und 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Bis zum 31.12.2020 erfolgte die Planung des Projektes in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung durch Hessen Mobil und durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Seit dem 01.01.2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes für die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesautobahnen allein zuständig. Diese hat im Jahr 2023 der nun vorliegenden Planung der DEGES zugestimmt (sogenannter „Gesehen-Vermerk“). Detaillierte Aussagen zu den Planungsgrundlagen können daher nur durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr beziehungsweise die Autobahn GmbH getroffen werden.

Die damalige Landesregierung hat keinen sechsstreifigen Ausbau der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Kassel West und dem Autobahndreieck Kassel Süd zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2016 vorgeschlagen. Sie erhielt vom damaligen Bundesverkehrsministerium einen Entwurf des Bundesverkehrswegplans, zu dem sie eine Stellungnahme abgab.

Die zu Beginn des Jahres an das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) herangetragenen Bedenken gegen die Planung der Autobahn GmbH wurden von Staatsminister Mansoori an den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herrn Dr. Volker Wissing, mit der Bitte um Prüfung weitergegeben. Dieser hat nach Prüfung der Sachlage mitgeteilt, dass das Inkrafttreten von § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG zu keiner geänderten Bewertung der Realisierbarkeit der Variante 1 (Ersatzneubau und Ausbau im Bestand) führt und ein deutlicher zeitlicher Vorteil nicht ersichtlich sei. Auch bestünden bei der Variante 1 erhebliche Klagerisiken, so dass eine schnellere Realisierbarkeit der Variante 1 nicht erwartet werden könne und der Bund daher das Planfeststellungsverfahren mit der aktuellen Vorzugsvariante (Variante 3) fortführen wird.

Frage 3 Was hat die Landesregierung nach den langen und intensiven Diskussionen um die Trassenführung der A 44, die in einen Raumordnungsverfahren die sogenannte Lossetrasse festgestellt hat, bewogen, auch eine Linienführung durch die „Söhre“ nicht auszuschließen?

Die Variante 3 wurde in einem Vergleich aller denkbar gleichwertigen Linienführungen und einer Abwägung aller entscheidungsrelevanten Wirkungen im Planungsraum von der DEGES und der Autobahn GmbH als Vorzugslösung entwickelt. Dieser Entscheidung steht nicht entgegen, dass in einem anderen Vorhaben, dem Neubau der A 44 zwischen der A 7 bei Kassel und der A 4 bei Herleshausen, einer Linienführung im Lossetal der Vorzug im Vergleich zu einer Trasse durch den Söhrewald eingeräumt wurde. Für die Planung des Ausbaus der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Kassel-West und dem Autobahndreieck Kassel-Süd leitet sich daraus keine Vorfestlegung einer Linienführung ab, zumal in diesem Projekt explizit kein Lossekorridor zur Auswahl stand, sondern sich alle zu prüfenden Varianten im Bereich des westlichen Söhrewaldes zwischen der Fulda und der Bundesautobahn A 7 befinden.

Frage 8 Ist die neue Landesregierung bereit, die Entscheidung der Bundesautobahn Gesellschaft zu korrigieren beziehungsweise auf eine Korrektur hinzuwirken?

Gemäß der im Grundgesetz festgelegten Aufgabenzuordnung zwischen dem Bund und den Ländern hat das Land Hessen keine rechtliche Kompetenz, Entscheidungen des Bundes zu ändern.

Das HMWVW ist weiterhin Planfeststellungsbehörde für die Bundesautobahnen in Hessen. Für diese Maßnahme läuft mittlerweile das Planfeststellungsverfahren. Nach Abschluss der Anhörung durch das Regierungspräsidium Kassel wird die Planfeststellungsbehörde im HMWVW unter Berücksichtigung aller gewonnenen Erkenntnisse des Anhörungsverfahrens über die aktuell vorliegende Planung entscheiden. Um den Eindruck einer nicht zulässigen Vorfestlegung der Planfeststellungsbehörde zu vermeiden, kann eine abschließende Bewertung der Varianten und eine Festlegung dazu erst mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Frage 9 Wie viele Einwendungen sind eingegangen und wann kann mit der Festlegung eines Erörterungstermins gerechnet werden?

Nach Auskunft der zuständigen Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Kassel sind rund 590 Einwendungen und rund 50 Stellungnahmen von Behörden und weiteren Stellen eingegangen. Eine Auskunft zur Festlegung eines Erörterungstermins konnte noch nicht gegeben werden.

Wiesbaden, 20. Januar 2025

Kaweh Mansoori