



HESSISCHER LANDTAG

19. 03. 2012

Kleine Anfrage

**der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN)
vom 02.02.2012**

**betreffend vierstreifiger Neubau der A 49 von Neumental/Bischhausen
nach Schwalmstadt**

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Im Entwurf des Investitionsrahmenplans für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) für die Jahre 2011 bis 2015 vom 14. Dezember 2011 wird der 4-streifige Neubau der A 49 für die Verkehrskosteneinheit (VKE) 20 von Neumental/Bischhausen nach Schwalmstadt mit rund 205 Mio. € aufgeführt. Die zur vollständigen weiteren Realisierung der A 49 notwendigen weiteren VKE (30 + 40) von Schwalmstadt nach Gemünden zur A 5 fehlen, selbst unter der Kategorie D "Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben (Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorplanung) deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden." finden sich die weiteren Abschnitte der A 49 nicht. Dadurch führt der Weiterbau an dem Abschnitt VKE 20 nicht nur zur Geldverschwendung, sondern zu einer vorhersehbaren Belastung der Bürgerinnen und Bürger in Schwalmstadt und Marburg. Gleichzeitig hat der VKE 20 keinen eigenen Verkehrswert und ohne Planfeststellung und Finanzierungsperspektiven der weiteren Abschnitte dürfte nicht mit dem Bau begonnen werden.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Planungen für die Realisierung der A 49 von Neumental bis zur A 5 sind weit fortgeschritten. Der Abschnitt Neumental - Schwalmstadt (VKE 20) ist in Bau, für den Abschnitt Schwalmstadt - Stadtallendorf (VKE 30) wurde im Januar 2012 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt Stadtallendorf - A 5 ist für dieses Jahr vorgesehen. Damit hat die Hessische Landesregierung die Voraussetzung für einen kontinuierlichen Weiterbau der A 49 geschaffen.

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

Frage 1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der VKE 20 und welche fehlenden Umsetzungsschritte sind für wann geplant?

Im Abschnitt Neumental - Schwalmstadt (VKE 20) ist das Überführungsbauwerk der B 454^{neu} fertig gestellt. Die Ersatzwasserbeschaffung "Rückershäuser Quelle" ist im Bau.

Im Mai 2012 ist der Baubeginn zweier weiterer Brücken südlich des Tunnels "Frankenhain" vorgesehen. Der Bau des Tunnels "Frankenhain" ist ab Dezember 2012 geplant. Der Zeitplan für den Bau der Talbrücken, der Grünbrücke und der Anschlussstellen sowie den Streckenbau richtet sich nach den künftig vom Bund als Baulastträger der Maßnahme zur Verfügung gestellten Finanzmitteln.

Frage 2. In der Pressekonferenz von Verkehrsminister Posch am 05.10.2010 wurde ein Bau- und Finanzierungsplan einschließlich des Baubeginns des Tunnels Frankenhain für das Jahr 2012 vorgestellt. Der Bund hatte die Kosten für die rund 12 km lange Strecke mit insgesamt 183 Mio. € veranschlagt. Wie kommt es zu der Differenz von rund 22 Mio. € zwischen Finanzierungsvereinbarung und den im IRP veranschlagten Kosten?

Vor dem ersten Spatenstich im März 2011 wurden die in der Planungsphase ermittelten Baukosten des Abschnitts VKE 20 überprüft und fortgeschrieben. Aus dieser Überarbeitung der Kostenunterlagen haben sich die im IRP-Entwurf eingestellten Kosten von ca. 205 Mio. € ergeben.

Frage 3. Stehen bzw. standen die für die ersten Baumaßnahmen der VKE 20 benötigten Finanzmittel im Haushalt des Bundes zur Verfügung, wie hoch sind bzw. waren diese und für welche einzelne Maßnahmen sind bzw. waren diese veranschlagt?

Für bauvorbereitende Arbeiten (Rodungen, Bauwerksumfahrung) sowie die in der Antwort zu Frage 1 genannten Maßnahmen bis zum Baubeginn des Tunnels Frankenhain standen bzw. stehen in den Jahren 2010 bis 2012 8 Mio. € zur Verfügung.

Frage 4. Ist bereits abzusehen, in welchem Haushaltsjahr welche Summe für die noch umzusetzenden fehlenden Baumaßnahmen der VKE 20 festzusetzen sind?

Über den Umfang und den Zeitpunkt der künftig zur Verfügung zu stellenden Bundesmittel für den Bau der A 49 entscheidet der Deutsche Bundestag als Haushaltsgesetzgeber. Die Hessische Landesregierung geht davon aus, dass der Bund die zum Weiterbau der A 49 erforderlichen Mittel rechtzeitig zur Verfügung stellen wird.

Frage 5. Im Abschnitt C des IRP werden Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand aufgelistet, für die Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann. Wenn vom Bund der Neubau der A 49 vollständig gewollt ist, warum werden hier nicht die VKE 30 und 40 aufgeführt?

Frage 6. Im Abschnitt D des IRP werden Projekte aufgelistet, deren Planung weiter vorangetrieben und abgeschlossen werden sollen. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden. Warum sind selbst in dieser Kategorie die zur vollständigen Realisierung der A 49 notwendigen VKE 30 und 40 nicht aufgeführt?

Frage 7. Kann man aus den fehlenden Ausführungen im Abschnitt C und schließen, dass der Bund die beiden notwendigen VKE 30 und 40 zur vollständigen Realisierung der A 49 nicht mehr weiter umsetzen will?

Frage 8. Plant die Landesregierung Widerspruch gegen den Entwurf des IRP wegen der fehlenden VKE 30 und 40 einzulegen?

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An der Erstellung des vom Bund im Dezember 2011 vorgelegten Entwurfs des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 für die IRP wurden die Länder nicht beteiligt. Die Gründe des Bundes für die Nichtaufnahme der VKE 30 und VKE 40 im IRP-Entwurf sind der Hessischen Landesregierung nicht bekannt.

Das Bundesverkehrsministerium hatte den Ländern die Gelegenheit zu Anmerkungen zum IRP-Entwurf gegeben. In ihrer Stellungnahme vom Januar 2012 hat die Hessische Landesregierung wegen des fortgeschrittenen Planungsstands der A 49 die Aufnahme der Abschnitte VKE 30 und VKE 40 in die endgültige Version des IRP 2011 bis 2015 gefordert.

Frage 9. Wird die Landesregierung die Tatsache, dass die nötigen Bundesmittel zur Fertigstellung der A 49 nicht zur Verfügung stehen, zum Anlass nehmen, den Weiterbau auch im Abschnitt VKE 20 zu überdenken?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 10. Falls die Landesregierung den Abschnitt VKE 20 weiterbaut und die beiden anderen Abschnitte nicht realisiert werden, welche zusätzlichen Verkehrsbelastungen kommen dann auf die Bevölkerung in Schwalmstadt und in Richtung Marburg zu? (Bitte die Verkehrsbelastungen jeweils für die einzelnen Straßenverbindungen detailliert darstellen, und zwar getrennt für den Fall: Ausbauende VKE 20 und VKE 30.)

Die Landesregierung geht davon aus, dass alle drei Abschnitte zur Fertigstellung der A 49 realisiert werden.

Wiesbaden, 9. März 2012

Dieter Posch