



# HESSISCHER LANDTAG

25. 05. 2021

## Kleine Anfrage

**Torsten Felstehausen (DIE LINKE) und  
Heidemarie Scheuch-Paschkewitz (DIE LINKE) vom 15.12.2020**

**Weiterbau der Autobahn 44 von Lossetal nach Helsa-Ost**

**und**

## Antwort

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Der Weiterbau der Autobahn 44 (A 44) in Hessen ist ein ähnlicher Planungs dinosaurier wie der der Autobahn 49. 1991 hat sich die rot-grüne Landesregierung gegen den Weiterbau der A 44 ausgesprochen und das Projekt aus den 1930er Jahren nicht mehr vorangetrieben. CDU- und CDU/FDP-Regierungen haben das Projekt in den Folgejahren wieder aufgenommen. Die aktuelle schwarz-grüne Landesregierung hat die Planungen von 2006 überarbeitet und leitet aktuell ein neues Planfeststellungsverfahren ein.

### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Der vierstreifige Neubau der A 44 zwischen Kassel und der A 4 bei Herleshausen ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 15: „Neubau und Erweiterung der Autobahnen A 44, Kassel – Eisenach und A 4, Eisenach – Görlitz“. Bereits im Jahr 1991 hatte die Bundesregierung die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und deren vordringliche Durchführung beschlossen. In den Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen aus den Jahren 1993 und 2004, die der Deutsche Bundestag beschlossen hat, war das Projekt jeweils im vordringlichen Bedarf enthalten. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ist es als „laufendes und fest disponiertes Projekt“ ausgewiesen. Die Bedarfspläne waren bzw. der aktuelle Bedarfsplan ist Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der jeweils geltenden Fassung. Damit war und ist der Bau und die Dringlichkeit des Projektes gesetzlich festgelegt.

Bauherr für die ca. 70 km lange Verbindung ist der Bund. Das Land Hessen hat gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes bis Ende 2020 in Auftragsverwaltung die Planung und den Bau von Autobahnen in Hessen übernommen. Damit führte das Land Hessen die Bundesgesetze - und damit auch die Planung und den Bau der A 44 von Kassel nach Herleshausen - im Auftrag und nach Vorgaben des Bundes aus. Das Land ist an geltendes Recht gebunden, nutzte und nutzt aber vorhandene Spielräume, um Umweltbelangen einerseits und dem Schutz der Anwohner andererseits, gerecht zu werden. Im Rahmen der Auftragsverwaltung untersteht das Land den Weisungen der zuständigen obersten Bundesbehörde.

30 Jahre nach der Grundsatzentscheidung zum Bau der A 44 sind fünf der zwölf Abschnitte zwischen Kassel und der A 4 bei Herleshausen fertiggestellt (ca. 17,9 km) und sechs im Bau (ca. 40,7 km). Lediglich für den ca. 11,3 km langen Abschnitt vom zukünftigen Autobahndreieck Lossetal bis nach Helsa-Ost (Verkehrskosteneinheit (VKE) 11) liegt noch kein Planfeststellungsbeschluss vor.

Nach intensiven Untersuchungen wurde ein Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt erstmals im Jahr 2006 eingeleitet. Aufgrund zahlreicher Einwendungen und Stellungnahmen im Anhörungsverfahren und neu gewonnener Erkenntnisse wurde die damalige Planung überarbeitet. Ein neuer Entwurf der Planung wurde dem Bundesverkehrsministerium im Jahr 2012 zur Zustimmung vorgelegt, welche im Mai 2014 mit Prüfaufträgen zu technischen Details der Planung, der Forderung nach einer aktualisierten Verkehrsprognose und unter Ausklammerung des Lärmschutzkonzeptes erteilt wurde.

Parallel hierzu hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) im Jahr 2014 in Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertretern von Interessensverbänden und Kommunen in der Region ein Dialogverfahren ins Leben gerufen, damit

die seinerzeit bestehenden Fragen der Menschen vor Ort geklärt und verschiedene fachliche Auffassungen zu Elementen der Planung diskutiert werden konnten. Die Ergebnisse und Anregungen aus dem Dialogverfahren und die mit dem Bundesverkehrsministerium zum weiteren Vorgehen vorgenommenen Abstimmungen wurden Ende des Jahres 2016 vorgestellt. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden sukzessiven Fertigstellung der östlichen Abschnitte und der Gesamtbedeutung des Vorhabens hatte der Bund bestimmt, dass das Land die Planung unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Dialogverfahrens schnellstmöglich überarbeitet.

Im Anschluss an das Dialogverfahren wurde die Planung überarbeitet und intensiv mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt. Dabei wurden die Einwendungen aus dem bisherigen Anhörungsverfahren, die Prüfaufträge des Bundesverkehrsministeriums und die Ergebnisse des Dialogverfahrens berücksichtigt. Ergänzend erfolgte eine Anpassung an aktuelle Erkenntnisse und die aktuelle Rechtslage. Neben einer Aktualisierung der naturschutzfachlichen Kartierung und Überarbeitung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie einer Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Prognosejahr 2030, wurde ein besonderes Augenmerk auf die Lärmschutzkonzeption und den Erhalt der Bundesstraße 7 bei gleichzeitiger Abstufung zur Kreisstraße und Rückbau der bisherigen Kreisstraße zwischen Kaufungen und Helsa und das Entwässerungskonzept gelegt, welches grundlegend überarbeitet wurde.

Solange die Landesregierung für die Planung dieses Projektes zuständig war, wurde auch nach Beendigung des Dialogverfahrens das Ziel, eine größtmögliche Transparenz über den Verfahrensstand und den Inhalt der Planung herzustellen, verfolgt. In diesem Sinne fanden Informationsveranstaltungen von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement im Dezember 2017 und Juni 2019 in Kaufungen statt. Seit Ende Oktober 2020 informierte Hessen Mobil, noch vor Beginn des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens, über die überarbeitete Planung auf seiner Internetseite. Das Bundesverkehrsministerium hat Ende November 2020 der aktuellen Planung zugestimmt. Hessen Mobil hat am 22.12.2020 das Planfeststellungsverfahren auf Grundlage der aktuellen Planung als nächsten Meilenstein der seit langem laufenden Planung beantragt.

Seit dem 01.01.2021 liegt die alleinige Verantwortung für das Projekt beim Bund. Die Autobahn GmbH des Bundes hat am 01.01.2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland übernommen. Das Land Hessen ist jedoch weiter für Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren von Autobahnprojekten zuständig.

Im Rahmen des nun für die VKE 11 beginnenden Anhörungsverfahrens, dessen Verfahrensführung beim Regierungspräsidium Kassel liegt, werden die Planunterlagen gemäß den gesetzlichen Vorgaben offengelegt. Damit wird den von der Planung Betroffenen die Möglichkeit gegeben, zu der Planung Stellung zu nehmen und Einwendungen gegen die Planung zu erheben. Die Planfeststellungsbehörde im HMWEVW wird im Zuge der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses eine fachliche und rechtliche Bewertung der Planung und aller eingebrachten Einwendungen vornehmen und über die Zulässigkeit des Vorhabens entscheiden.

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

- Frage 1. Die gesamten überarbeiteten Planungsunterlagen zum Weiterbau der A 44 wurden im Juni 2020 vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) an das Bundesverkehrsministerium zur Einholung der erforderlichen Zustimmung des Bundes als Auftraggeber übersandt (sogenannter „Gesehenvermerk“).
- a) Erfolgte die Überarbeitung der Planungen von 2006 auf Forderung des Bundes bis hin zu einer Weisung nach Artikel 85 Absatz 3 des Grundgesetzes?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- b) Was wurde auf der letzten Planungsbesprechung des Bundes, welche den Weiterbau der A 44 zum Gegenstand hatte, bezüglich des Fortschritts des Projektes vereinbart?

Die letzte Planungsbesprechung zwischen dem Land Hessen und dem Bundesverkehrsministerium zur VKE 11 hat im März 2020 zum Thema Naturschutz stattgefunden. Durch Hessen Mobil wurde angekündigt, die überarbeitete Planung Ende Mai 2020 zur Zustimmung vorzulegen.

- Frage 2. Hält der hessische Verkehrsminister den Weiterbau der A 44 ab Kassel aus verkehrlicher Sicht für ein essenziell notwendiges Verkehrsprojekt oder gibt es seiner Ansicht nach Alternativen zu diesem Autobahnbau?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Von den 12 Abschnitten des Gesamtprojektes sind bereits 11 Abschnitte unter Verkehr bzw. befinden sich teilweise bereits fortgeschritten im Bau. Somit sind bereits über 80% der Gesamtstrecke in Umsetzung bzw. fertig gestellt. Der VKE 11 kommt als Anbindung der A 44 an die A 7 und damit ihrer Lückenschlussfunktion eine besondere Bedeutung zu.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden die Verkehrsmengen für den Prognosefall 2030 ohne Realisierung der VKE 11 ermittelt. Dabei wurden die östlichen Neubauabschnitte der A 44 als Bestand unter Verkehr berücksichtigt. Durch die Untersuchungen wird aufgezeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der B 7 deutlich erhöhen und somit zu deutlichen Belastungen und damit Minderung der Wohnqualität für die Anwohner führen würde. Darüber hinaus wären insbesondere durch die hohen Schwerverkehrsanteile auf der B 7 Sicherheitsdefizite zu erwarten. Knotenpunkte wären nicht leistungsfähig und würden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen besonders in der Ortsdurchfahrt der K 7 in Kaufungen führen.

Es handelt sich bei diesem allerletzten Teilstück somit um einen Lückenschluss. Ohne ihn würde es zu unzumutbaren Belästigungen und Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger in den angrenzenden Gemeinden kommen. Aufgrund der zu erwartenden Konsequenzen werden keine Alternativen zum Bau der VKE 11 gesehen.

Frage 3. Alle fünf Jahre überarbeitet das Bundesverkehrsministerium den Verkehrswegeplan.

- a) Hat der hessische Verkehrsminister darauf hingewirkt, den Weiterbau der A 44 (VKE 11) aus dem Verkehrswegeplan zu streichen oder wenigstens den „vordringlichen Bedarf“ in Frage zu stellen? Antwort bitte mit Begründung.

Das Bundesverkehrsministerium hat den vierstreifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und der A 4 bei Herleshausen als laufendes und fest disponiertes Projekt in die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) eingebracht, so dass eine neue Bewertung im Verfahren grundsätzlich nicht vorgesehen ist.

Frage 4. Im Verlauf der Proteste gegen die Waldrodung für den Weiterbau der A 49 hat der Verkehrsminister Tarek Al-Wazir mehrfach öffentlich erklärt, dass er politisch immer gegen diesen Autobahnbau gekämpft habe, ihn auch gerne stoppen würde, aber die Zuständigkeit bei dem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer läge. Ende April 2019 teilte Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zur Planungsverzögerung für den Weiterbau der A 44 von Lossetal nach Helsa-Ost mit, dass die Verzögerung „außerordentlich bedauerlich“ sei aber „unumgänglich, um möglichst hohe Rechtssicherheit zu erhalten.“

- a) Was unterscheidet diese beiden Autobahnprojekte, dass der hessische Verkehrsminister den Weiterbau der A 49 bedauert, hingegen aber bei der A 44 die Verzögerung des Weiterbaus bedauere und sich für die Umsetzung des Projektes um Rechtssicherheit bemüht?

Aus den in der Antwort zur Frage 2 dargestellten Gründen ist es erforderlich, für die VKE 11 der A 44 als Lückenschluss zur A 7 eine rechtssichere Planung zu erstellen und das Projekt umzusetzen. Der Zeitraum von der Verkehrsfreigabe der übrigen Abschnitte der A 44 bis zur Fertigstellung der VKE 11 muss so kurz wie möglich sein. Im Übrigen weist die Landesregierung darauf hin, dass die Planung der A 44 in Bundesauftragsverwaltung schon Bestandteil der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Grünen im Jahr 1995 war.

- b) Ab welchem Verfahrensstand ist nach Auffassung der Landesregierung die „Rechtssicherheit“ für den Weiterbau der A 44 erreicht?

Die Rechtssicherheit für das Projekt liegt mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vor.

Frage 5. Werden Verkehrsprojekte in Hessen im Laufe des Planungsverfahrens auf ihre Verträglichkeit mit den Klimaschutzziele hin überprüft?

- a) Wenn ja: Mit welchem Verfahren bzw. nach welchen Kriterien erfolgt eine solche Prüfung?
- b) Wenn nein: Wann plant die Landesregierung eine solche Prüfung zur Einhaltung der Klimaschutzziele einzuführen?

Frage 6. Welche Initiativen gibt es seitens der Landesregierung, abgeschlossene oder laufende Planungen für Straßenbauprojekte aufgrund ihrer negativen Einflüsse auf das Klima nicht mehr weiter zu verfolgen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Auf allen Planungsebenen werden die Auswirkungen von Verkehrsprojekten auf das Schutzgut Klima durch die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG - § 2 Abs. 1 nur 3) in der jeweiligen Planungstiefe geprüft und bewertet.

Frage 7. Sind bei der Kosten-Nutzenberechnung zum Weiterbau der A 44 Umweltkosten, wie z.B. die Verminderung der Grundwasserneubildung, Kohlenstofffreisetzung oder Stickstoffeinträge in Oberflächen- und Grundwässer, berücksichtigt worden? Antwort bitte mit Begründung.

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen.

Grundsätzlich werden bei Nutzen-Kosten-Berechnungen auch Umweltkosten berücksichtigt.

Wiesbaden, 12. Mai 2021

**Tarek Al-Wazir**