

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

Stand: Oktober 2019



FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

Wer ist zuständig für den Weiterbau der A 49?

Die A 49 ist eine Bundesautobahn. Bauherr ist der Bund, Hessen ist (noch) in Auftragsverwaltung tätig. Straßenbaulastträger für die A 49 ist demnach der Bund, in dessen aktuellem Bedarfsplan der Weiterbau der A 49 als „laufendes/fest disponiertes Projekt“ ausgewiesen ist. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden verbleibenden Abschnitte sind bestandskräftig.

Das Vorhaben gliedert sich in drei Abschnitte:

- _ Neuental-Schwalmstadt (Verkehrskosteneinheit 20), 11,8 Kilometer
- _ Schwalmstadt-Stadtallendorf (VKE 30), 13,3 Kilometer sowie
- _ Stadtallendorf-Ohmtaldreieck (VKE 40), 17,5 Kilometer

.....

Welche Rolle spielt das Land Hessen?

Das Land Hessen handelt bislang in Auftragsverwaltung für den Bund, verliert seine Zuständigkeit für die Autobahnen aber 2021 an die Bundesfernstraßengesellschaft. Die VKE 20 ist seit 2013 im Bau (Umsetzung: Hessen Mobil). Mit der Umsetzung der beiden letztgenannten Abschnitte ist die im Besitz des Bundes und einiger Länder befindliche Projektmanagementgesellschaft DEGES beauftragt. Derzeit laufen bauvorbereitende Maßnahmen und die Vergabe des ÖPP-Projektes (in öffentlich-privater Partnerschaft).

.....

Wie ist der Stand der Planung, der Vergabe und des Baubeginns bei den beiden verbliebenen Abschnitten?

Die beiden Abschnitte der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 bei Gemünden (VKE 30 und 40) sollen nach Wunsch des Bauherrn Bundesrepublik Deutschland in öffentlich-privater Partnerschaft realisiert werden. Bei einem solchen ÖPP-Projekt übernimmt ein privater Partner Bau und Betrieb der Strecke. Derzeit läuft das Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt. Dieses Verfahren wird durch die DEGES durchgeführt. Der Abschluss des Vergabeverfahrens und der Beginn des Baus sind für 2020 vorgesehen, mit der Fertigstellung ist voraussichtlich im Jahr 2024 zu rechnen. Der ÖPP-Vertrag, der neben der Bauleistung auch Planung, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung beinhaltet, soll eine Laufzeit von 30 Jahren haben.

.....

Gab es kürzlich einen Einspruch gegen die Planfeststellung?

Der Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 der A 49 ist bestandskräftig, eine Klage gegen den Beschluss wurde im April 2014 durch das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen.

Es gab zuletzt zwei Anträge auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie einer Privatperson. Diese wurden im hessischen Wirtschaftsministerium Ende September 2019 abgelehnt, da der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig ist und eine Klage gegen den Beschluss bereits im April 2014 durch das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen worden war. Fehlende wasserrechtliche Vorschriften, die der BUND in seinem Antrag auf Aufhebung des Planfeststel-



lungsbeschlusses anführt, wurden nicht nur im Planfeststellungsverfahren, sondern auch in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes sowie im Urteil vom 23. April 2014 ausführlich behandelt und bestätigt.

Innerhalb eines Monats können die Antragsteller gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Bundesverwaltungsgericht einlegen und eine einstweilige Verfügung zur Verhinderung vollendeter Tatsachen beantragen.

.....

Wie werden Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm geschützt?

Die Fertigstellung der A 49 verspricht eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Netzes, insbesondere der B 3 und B 62, und damit einhergehend eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den betroffenen Ortschaften. Das Projekt ist so ausgelegt (Abstände zur Wohnbebauung, Schutzwände, Erdwälle, Verlegung der Fahrbahn in Einschnitten), dass Lärm- und Schadstoffimmissionen auf Wohnanlagen minimiert und alle gesetzlichen Lärmschutzanforderungen eingehalten werden. Trotzdem bleibt der Bau eines neuen Autobahnabschnittes auch nach neuesten Vorschriften natürlich eine Belastung für die Landschaft und die Anwohnerinnen und Anwohner.

.....

Könnte die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken wie Kirchhain - Homberg (Ohm) eine Alternative zum Ausbau der A 49 darstellen?

Vorweg: Die Planfeststellungsverfahren für die VKE 30 und 40 wurden durchgeführt, die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen und im April 2014 höchstrichterlich und damit abschließend bestätigt. An diese Sach- und Rechtsanlage wird sich Hessen selbstverständlich halten. Der Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen und der CDU in Hessen sah sowohl 2013 als auch 2018 daher die Fertigstellung der A 49 und der A 44 unter der Bedingung vor, dass die durchgehende Finanzierung gesichert ist. Ein nachhaltiges Verkehrssystem basiert grundsätzlich auf der intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger. Es schließt folglich Straßenbau nicht kategorisch aus, auch öffentliche und schadstofffrei betriebene Verkehrsmittel brauchen Verkehrswege. Wichtig ist, dass der ÖPNV sowie Radwege gefördert werden, das wird auf sehr vielfältige Weise getan - etwa mit dem Landesticket, dem Schüler- und bald dem Seniorenticket, mit neuen S-Bahn-Linien, den ICE-Neubaustrecken, einem Förderprogramm zur Reaktivierung von Schienen und einem eigenen Radwegebauprogramm im Landesstraßenbau ab 2020.

Nach einer Untersuchung von Hessen Mobil gibt es in dem Raum keine Bahnstrecken, die sich mit vertretbarem Aufwand reaktivieren lassen und als Alternative in Frage kämen. Diese Alternativen wären im Übrigen natürlich nur Alternativen für den (Personen-) Ziel- und Quellverkehr der Region.

.....

Wurde geprüft, ob eine Führung der A 49 über die schon teilfertiggestellten Streckenabschnitte Stadtallendorf, Marburg und Gießen besser wäre?

Bei der Planung der A 49 wurden in verschiedenen Planungsstufen zahlreiche Varianten und Alternativen untersucht. Dazu zählte auch eine Variante über die B 3 bei Marburg. Sie schied jedoch aus, weil sie keine Entlastung der A 5/A 7 und des nachgeordneten Netzes bewirkt, wohl aber die B 3 im Abschnitt Marburg - Gießen überlastet hätte und im Übrigen die „Stadtautobahn“ in Marburg schon jetzt eine Belastung für sehr viele Menschen darstellt.

.....



Wie sind die Auswirkungen auf Flora-Fauna-Habitat-(FFH), Wasser- oder Naturschutzgebiete?

Die VKE 30 führt durch Wasserschutzgebiete der Zone IIIB, die VKE 40 liegt innerhalb der Zonen II, III/IIIA und IIIB eines Trinkwasserschutzgebietes.

Die VKE 30 tangiert bzw. durchquert zwei Naturschutzgebiete, die VKE 40 durchquert das FFH-Gebiet „Herrenwald östlich von Stadtallendorf“.

Ein Teilabschnitt schneidet den Herrenwald und den Dannenröder Forst. Hier müssen Bäume gefällt werden. Der Großteil der Bäume sind Buchen zwischen 60 und 80 Jahren, aber es gibt auch deutlich ältere Bäume, etwa im Dannenröder Forst. Außerdem werden Fichten (etwa ein Viertel), Kiefern, Eichen, Ahorn, Europäische Lärchen, Douglasien sowie Pappeln und Weiden gefällt. Die Genehmigung der Rodung wurde im Planfeststellungsbeschluss erteilt, da als Ausgleich in ausreichendem Umfang Flächen für die Neuanlage von Wald vorgesehen sind. Die DEGES hat die geplanten Baumfällungen um ein Jahr verschoben.

.....

Was sind die Gründe für die Verschiebung der Rodungen im Dannenröder Forst?

Die DEGES möchte sicherstellen, dass für Bau und Betrieb der A 49 im Rahmen eines ÖPP-Projekts wirtschaftliche Angebote vorliegen. Darüber hinaus muss im Vergabeverfahren anhand der Wirtschaftlichkeit der abschließend vorgelegten Angebote noch einmal nachgewiesen werden, dass das ÖPP-Projekt wirtschaftlicher ist als der Bau und Betrieb durch die öffentliche Hand. Erst danach sollten die für die Trasse der A 49 notwendigen großflächigen Baumfällungen beginnen. Da aber wegen der dargestellten Verschiebung des Termins für die Abgabe der Angebote für das ÖPP-Projekt die abschließende Prüfung der Angebote auf ihre Wirtschaftlichkeit erst Anfang 2020 erfolgen kann, wurden die Baumfällungen um ein Jahr in die Fällperiode Oktober 2020 bis Februar 2021 verschoben. Der Baubeginn ist weiter für 2020 vorgesehen, und die Inbetriebnahme ist im Jahr 2024 geplant.

.....

Gibt es Ausgleichsmaßnahmen und wer kontrolliert die richtige Umsetzung?

Ja, es gibt zahlreiche landschaftspflegerische Maßnahmen: Es werden zum Beispiel Laichgewässer für Amphibien angelegt oder bestehende optimiert. Außerdem werden naturnahe Laub- und Auenwälder entwickelt. Zu den Ausgleichsmaßnahmen gehören auch extensiv bewirtschaftete Wiesen für Schmetterlinge und Blühflächen für die Feldlerche.

Die Realisierung erfolgt durch die DEGES. Sie umfasst auch eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, die für Landschaftsbauarbeiten in der Regel über drei Jahre und für Waldarbeiten über fünf Jahre läuft. Überprüft wird dies im Rahmen der Bauüberwachung, die von der DEGES beauftragt wird. Die Durchführung der Maßnahmen wird mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde und der Oberen Wasserbehörde abgestimmt. Nach Ablauf der drei bzw. fünf Jahre sollen die Maßnahmen nach jetzigem Stand an die Autobahn GmbH des Bundes übergehen, die dann für die Durchführung verantwortlich ist.

**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen**

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Telefon 0611 815-2020
presse@wirtschaft.hessen.de

<https://wirtschaft.hessen.de>

