

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen

# FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

**Stand:** 27. August 2020



## FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

Stand: 27. August 2020

### Wer ist zuständig für den Weiterbau der A 49?

Die A 49 ist eine Bundesautobahn. Bauherr ist der Bund, das Land Hessen ist noch bis Ende 2020 in Auftragsverwaltung für den Bund tätig. Vom 1. Januar 2021 an übernimmt der Bund diese Aufgaben, die dann maßgeblich von der hierzu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes erfüllt werden.

Der Deutsche Bundestag hat die A 49 als vordringliches bzw. seit 2016 als laufendes und fest disponiertes Projekt in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Dieser Bedarfsplan stellt als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz die gesetzliche Grundlage für die Planung und den Weiterbau der A 49 dar. Der Bund als Straßenbaulastträger hat somit den gesetzlichen Auftrag, die A 49 fertig zu bauen. Das Land Hessen handelt als Auftragsverwaltung des Bundes ausschließlich in dem vom Bund vorgegebenen Rahmen. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden verbleibenden Abschnitte sind bestandskräftig und zum Teil mehrfach höchstrichterlich bestätigt worden.

#### 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 Autobahn GmbH des Bundes. Die VKE 20 ist seit 2013 im Bau (Umsetzung: Hessen Mobil). Mit der Umsetzung der beiden letzten Abschnitte ist die im Besitz des Bundes und einiger Länder befindliche Projektmanagementgesellschaft DEGES beauftragt. Derzeit laufen die letzten bauvorbereitenden Maßnahmen wie zum Beispiel Leitungsumverlegungen, vorlaufende Landschaftspflegerische Maßnahmen etc.

.....

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

Die beiden letzten 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. Die Vergabe des ÖPP-Projektes ist mittlerweile erfolgt. Der Baubeginn ist 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, hat eine Laufzeit von 30 Jahren.



## Gab es kürzlich einen Einspruch gegen die Planfeststellung?

Der Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 der A 49 aus dem Jahr 2012 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 Ende September 2019 abgelehnt. Hiergegen gerichtete Klagen blieben erfolglos. In seinen Entscheidungen vom 23.06.2020 hat das Bundesverwaltungsgericht zwar unter Berücksichtigung der neueren Rechtsprechung des EuGHs einen Fehler bei der wasserrechtlichen Prüfung erkannt. Allerdings führt dieser nicht dazu, dass der bestandskräftige und durch das Bundesverwaltungsgericht seinerzeit rechtskräftig bestätigte Planfeststellungsbeschluss in Frage gestellt werden müsste. Vielmehr bieten laut Bundesverwaltungsgericht die wasserrechtlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes ausreichend Möglichkeiten, um gegebenenfalls Erlaubnisse anzupassen oder bei Bedarf Schutzmaßnahmen nachträglich anzuordnen. Unabhängig davon lässt die DEGES einen Wasserfachbeitrag erstellen, welcher allen aktuellen Anforderungen des Europarechts genügt.

Eine weitere Klage von drei Privatpersonen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30. Mai 2012 in Gestalt des letzten Änderungsbeschlusses hat das Bundesverwaltungsgericht am 2. Juli 2020 abgewiesen. Die Inhalte der letzten Planänderung haben die Kläger nicht in eigenen Rechten berührt. Soweit die Kläger sich gegen mittelbare Beeinträchtigungen durch den Flurbereinigungsbeschluss aus dem Jahr 2017 gewendet haben, war die Klage im April 2019 verspätet.

.....

## 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 Entscheidung, die Bundesautobahn 49 fertig zu bauen wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen, von der Bundesregierung in Auftrag gegeben und in mehreren Gerichtsverfahren bis hin zum Bundesverwaltungsgericht höchstrichterlich bestätigt. Damit hat die Erste Gewalt, der Deutsche Bundestag, das Projekt beschlossen und die nötigen Mittel freigegeben. Die Zweite Gewalt, die Bundesregierung, hat diesen Beschluss umgesetzt und das Land Hessen beauftragt, dies abzuwickeln. Die Dritte Gewalt, in diesem Fall das Bundesverwaltungsgericht, hat wiederholte Klagen gegen den Bau abgewiesen und damit den Weg zur Umsetzung freigemacht.

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.

Hessen arbeitet selbstverständlich auch daran, dass der öffentliche Nahverkehr sowie Radwege gefördert werden, das wird auf sehr vielfältige Weise getan – etwa mit dem Landesticket, dem Schüler- und dem Senienticket, mit neuen S-Bahn-Linien, den ICE-Neubaustrecken, einem Förderprogramm zur Reaktivierung von Schienen und Rekordmitteln in Höhe von 244 Millionen Euro bis 2024 für den Fuß- und Radwegebau.

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) oder Naturschutzgebiete?**

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. Vom 1. Oktober 2020 an kann mit den Fällungen begonnen werden.

.....

### **Gibt es Ausgleichsmaßnahmen und wer kontrolliert die richtige Umsetzung?**

Ja, neben der Neuanlage von Wald gibt es 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.

.....

### **Wie sind die Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete?**

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

Im Rahmen der Planung und der Planfeststellungsverfahren für den Weiterbau der A 49 wurden alle bekannten Risiken sorgfältig betrachtet und letztlich beim Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse umfassend berücksichtigt und ausgeräumt. Das planfestgestellte Vorhaben trägt auch dem Belang des Grundwasserschutzes Rechnung.

Für alle Abschnitte des betrachteten Autobahnteilstückes sind, unabhängig von der Schutzzone und der jeweiligen Schutzstufe nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (kurz: RiStWag), folgende Anforderungen einzuhalten:

- \_ wasserundurchlässige Verkehrsflächen (Beton- bzw. Asphaltdecke)
- \_ standfeste Befestigung der Bankette
- \_ Anordnung entsprechender Schutzeinrichtungen
- \_ Anordnung dauerhaft dichter Abwasserleitungen

In den Abschnitten, in denen die Autobahn durch ausgewiesene Trinkwasserschutzgebiete führt, erfolgt die Fassung, Ableitung und Behandlung des Straßenoberflächenwassers entsprechend den RiStWag. Dies bedeutet beispielsweise, für die Abschnitte in denen die Autobahn in den Trinkwasserschutzzonen II und IIIA liegt, dass das Straßenoberflächenwasser am Fahrbahnrand gefasst, mittels Leitungen weitergeführt, über Absetzbecken mit Leichtstoffrückhalt vorgereinigt, in Regenrückhalteanlagen zurückgehalten und gedrosselt im Abstrom der Brunnenanlagen in ein Oberflächengewässer geleitet werden. Hierdurch wird verhindert, dass Straßenoberflächenwasser versickern und in das Grundwasser gelangen kann.

Ferner wurden im Planfeststellungsbeschluss zahlreiche Nebenbestimmungen und Auflagen zum Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer festgelegt.

#### **Zum Beispiel:**

- \_ Beteiligung der Wasserversorger und Fachbehörden bei der Ausführungsplanung
- \_ Räumliche Begrenzung des Baufeldes, Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen
- \_ Bau der Regenrückhaltebecken vor dem Bau der Trasse
- \_ Bei Einbindung von Fundamenten in das Grundwasser: Anpassung der Betonrezepturen auf die speziellen Grundwasserverhältnisse und möglichst kurzzeitige Eingriffe
- \_ Überwachung der Wasserqualität, teilweise temporäre Abschaltung von Brunnenanlagen
- \_ Aufstellung von Notfallplänen für Unfälle während der Betriebsphase der Autobahn (in Abstimmung mit Fachbehörden und Wasserversorgern)



Über diese verbindlichen, die Wasserqualität sicherstellenden Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses hinaus hat sich das Hessische Verkehrsministerium entschlossen, einen im Einklang mit der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs stehenden, qualifizierten Fachbeitrag zur wasserrechtlichen Prüfung der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie einzuholen.

.....

### **Erfüllen die wasserrechtlichen Vorkehrungen die Ansprüche der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie?**

Das betrachtete Planungsvorhaben A 49, VKE 40 inkl. der zugehörigen technischen Anlagen steht in Einklang mit den materiellen Vorgaben der WRRL, vor allem auch im Hinblick auf die geplante Streckenführung durch ein Wasserschutzgebiet.

Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung einer der nach WRRL relevanten Qualitätskomponenten von Oberflächen- und Grundwasserkörpern. Soweit erforderlich werden alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verhindern. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Lage des Vorhabens im Wasserschutzgebiet und der damit verbundenen Auflagen.

Zusätzlich kann auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur A 49 aus dem Jahr 2020 verwiesen werden. Die Kläger hatten gefordert, den Planfeststellungsbeschluss wegen eines formalen Fehlers der Wasserrechtsunterlage aufzuheben. Sie monierten insbesondere, dass in den 2012 planfestgestellten Unterlagen keine Ausführungen zum in der Wasserrahmenrichtlinie verankerten Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot gemacht wurden. Das dies erforderlich ist wurde im Übrigen erst im Jahr 2015 durch den EuGH in einem anderen Verfahren klargestellt. Das Bundesverwaltungsgericht sah im Hinblick auf die A 49 hierin keinen so großen Fehler, als dass ein bestandskräftiger und rechtskräftig bestätigter Planfeststellungsbeschluss in Frage gestellt werden müsste. Es stellt fest, dass die flexiblen Regeln des deutschen Wasserhaushaltsgesetzes ausreichende Möglichkeiten bieten, „um sicherzustellen, dass das Vorhaben nicht dauerhaft im Widerspruch zu den wasserrechtlichen Vorgaben des Unionsrecht steht. Gegebenenfalls können erforderliche Schutzmaßnahmen nachträglich angeordnet und die rechtlich selbständigen wasserrechtlichen Erlaubnisse angepasst oder sogar widerrufen werden.“

Das Hessische Verkehrsministerium hat sich nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Juni 2020 entschlossen, in einem Fachbeitrag noch einmal genau prüfen zu lassen, dass die verbindlichen, die Wasserqualität sicherstellenden Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses mit der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs hinsichtlich der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie im Einklang stehen.

---

**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](mailto:presse@wirtschaft.hessen.de)

<https://wirtschaft.hessen.de>

---

