

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Nicole Maisch, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Entwicklungsstand der A 49**

Im Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) wird der Abschnitt der A 49 von der Anschlussstelle Schwalmstadt bis zur Anschlussstelle Neuental/Bischhausen unter „Laufende Vorhaben“ im Bau aufgeführt. Die beiden verbleibenden Abschnitte von Schwalmstadt nach Gemünden zur A 5 (Verkehrskosteneinheit – VKE – 30 und VKE 40) werden allerdings nur unter der im IRP bezeichneten „Kategorie D – Weitere wichtige Vorhaben“ aufgeführt. Die in dieser Kategorie aufgeführten Projekte sollen nach dem Jahr 2015 begonnen werden. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist danach von einer Inbetriebnahme der VKE 20 auszugehen, ohne dass die zeitnah anschließende Fertigstellung der nachfolgenden VKE gewährleistet ist. Der Weiterbau der VKE 20 führt demnach zu einer vorhersehbaren Belastung der Bürgerinnen und Bürger in Schwalmstadt sowie in den angrenzenden Gemeinden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der VKE 20 der A 49, und wann ist mit einem Abschluss der Bauarbeiten der VKE 20 der A 49 zu rechnen?
2. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei der VKE 20 aus, und in welchen Jahresscheiben sollen die Mittel im Bundeshaushalt eingestellt werden?
3. Inwieweit existiert bereits eine Zusage der Finanzierungsmittel für den Bau der Talbrücke, der Grünbrücke und der Anschlussstellen der VKE 20 der A 49, und in welchem Zeitraum sollen die jeweiligen Projekte realisiert werden?
4. In welchen Haushaltsjahren wird welche Summe für die noch umzusetzenden fehlenden Baumaßnahmen der VKE 20 der A 49 bereitgestellt?
5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des ehemaligen Hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch, dass die verbliebenen Bauabschnitte der A 49 von Neuental bis zur A 5 (VKE 30 und 40) unabsichtlich nicht im ersten Entwurf des IRP aufgeführt sind und daher ein Fehler der Bundesregierung vorliegt (Hessischer Rundfunk, HR-Online vom 21. Dezember 2011, Hessischer Rundfunk, Hessenschau vom 21. Dezember 2011)?

6. Wieso sind die VKE 30 und 40 der A 49 nicht einzeln im IRP aufgeführt, sondern werden als gemeinsamer Posten aufgeführt?
7. Inwieweit ist davon auszugehen, dass aufgrund der nicht eingestellten Finanzmittel im IRP mit einem Beginn der Bauarbeiten der VKE 30 und 40 der A 49 nicht vor dem Jahr 2016 zu rechnen ist?
8. Wie hoch sind nach heutigem Stand die prognostizierten Kosten für die Realisierung der VKE 30 und 40 bis zur A 5?
9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 30, obwohl bis dato kein Geld vonseiten des Bundes in Aussicht gestellt wurde?
10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 40, obwohl bis dato kein Geld vonseiten des Bundes in Aussicht gestellt wurde?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Flora-Fauna-Habitat-Ausnahmeverfahrens A 49 (Stellungnahme an die Europäische Kommission, Endfassung, S. 4, 31. Mai 2010), nach der die VKE 30 ohne die VKE 40 aus verkehrlichen Gründen und aus der mit einer Teillösung verbundenen Belastung des nachgeordneten Straßennetzes nicht zulassungsfähig ist?
12. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dieser Stellungnahme für den Bund sowie die Auftragsverwaltung?
13. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf der B 3 zwischen Kerstenhausen und Cölbe zurzeit?
14. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke bis zur voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?  
Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?
15. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?  
Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?
16. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung zurzeit auf der B 252 zwischen Korbach und Diemelstadt (Hessen)?
17. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 252 zwischen Korbach und Diemelstadt bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?  
Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?
18. Inwieweit ist mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?  
Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?
19. Inwieweit stehen die Ortsumfahrungen B 252 Vöhl/Dorfitter und B 252 Münchhausen/Simtshausen/Todenhausen/Wetter und Niederwetter, die im IRP unter Abschnitt C bzw. Abschnitt D aufgeführt sind, in einem verkehrlichen Zusammenhang mit der verzögerten Fertigstellung der A 49?

20. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 254 zwischen Alsfeld und Gudensberg-Dissen bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

21. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Strecke der B 454 zwischen Kirchhain und Treysa bis zur Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Zunahme sein?

22. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Abnahme des Straßenverkehrs auf der oben genannten Strecke nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Abschnitts der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 zu rechnen?

Wenn ja, wie hoch wird diese Abnahme sein?

23. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmer aus dem Schwalm-Eder-Kreis in Richtung Kassel weiterhin die L 3067 zwischen Bischhausen/Waltersbrück und Allendorf als Zubringer zur A 49 nutzen wird?

24. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem aktuellen Beschluss der Stadt Schwalmstadt zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung im Abschnitt VKE 20

a) im Hinblick auf die Verkehrsströme in der betroffenen Region,

b) im Hinblick auf die Zielvorgaben zur Realisierung der A 49,

c) im Hinblick auf eine Würdigung der Interessen der Stadt Schwalmstadt?

25. Wie ist der Stand der Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 10?

a) Welche Maßnahmen sind realisiert worden?

b) Welche Maßnahmen sind noch nicht realisiert worden?

c) Wann ist mit der abschließenden Realisierung der Maßnahmen zu rechnen?

26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass im Zusammenhang mit den vorlaufenden Arbeiten für den Bauabschnitt VKE 20 (Tunnelbau) zusätzliche naturschutzrechtliche Ausgleichsverpflichtungen durch die abweichend vom Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Verbringung von Bodenmassen aus dem Tunnelbau in der Größenordnung von 160 000 Kubikmetern entstehen, die nicht mit dem zugehörigen Planfeststellungsbeschluss abgedeckt sind?

27. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung der Planfeststellungsbeschluss trotz der entstandenen zusätzlichen Ausgleichsverpflichtungen hinsichtlich der erforderlichen Güterabwägung bestandskräftig?

28. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass bei der Realisierung von einigen Fischpässen als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 20 die Vorgaben der einschlägigen Ausführungsbestimmungen nicht berücksichtigt wurden?

a) Welche Ergebnisse haben die Erfolgskontrollen für die betreffenden Fischpassanlagen erbracht?

- b) Warum werden private Bauträger beim Bau von ähnlichen Fischpässen nicht ebenfalls von der Berücksichtigung der einschlägigen Ausführungsbestimmungen freigestellt?
29. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 30 anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf deren Erfolgsaussichten?
- a) Welcher Verkehrswert kann bei isolierter Realisierung des Bauabschnitts VKE 20 entstehen?
- b) Welche lokalen und regionalen Veränderungen der Verkehrsströme entstehen bei einer isolierten Realisierung des Bauabschnitts VKE 20?
30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt VKE 40 zu erwartenden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die bei einer reduzierten Realisierung der A 49 bis einschließlich Bauabschnitt VKE 30 veränderten Verkehrsströme in der Region Marburg-Ebsdorfergrund?

Berlin, den 18. Januar 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**