



# HESSISCHER LANDTAG

30. 03. 2020

## Kleine Anfrage

**Knut John (SPD), Tobias Eckert (SPD), Elke Barth (SPD), Karina Fissmann (SPD),  
Stephan Grüger (SPD) und Marius Weiß (SPD) vom 11.02.2020**

**Notwendige Maßnahmen im Bundesstraßennetz im Werra-Meißner-Kreis in Bezug auf  
die Fertigstellung der A44 – Teil III**

**und**

## Antwort

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

### Vorbemerkung Fragesteller:

Im Werra-Meißner-Kreis wird die Fertigstellung der A 44 als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrswebsites, – sie verbindet die Benelux-Staaten mit Polen sowie den Nachfolgestaaten der Sowjetunion im Osten, – erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsströme und Belastungen des nachgelagerten Straßennetzes haben. Durch die neue Anschlussstelle der A 44 im Bereich Oetmannshausen ergeben sich eine Reihe von zum Teil dringend notwendigen Ortsumgehungen im Bereich der Stadt Eschwege und der Gemeinde Wehr-etal. Leider sind die notwendigen Planungen für diese nachgelagerten Maßnahmen bisher nicht so weit voran-gekommen, dass damit zu rechnen ist, dass rechtzeitig zur Fertigstellung der Anschlussstelle Eschwege die entsprechenden Baumaßnahmen abgeschlossen sein werden. Im Folgenden werden die einzelnen Problem-punkte erläutert:

Anschlussstelle Eschwege der A44:

Die besondere Bauweise der Anschlussstelle Eschwege der A 44 führt dazu, dass eine Auf- und Abfahrt auf die A 44 nur aus bzw. in Richtung Norden auf die B 27 möglich ist. Ein Auf- und Abfahren aus Richtung Süden ist nicht möglich. Dies führt zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in den Ortschaften Eschwege, Reichensachsen, Niddawitzhausen und Eltmannshausen.

Nordumgehung Reichensachsen:

Um eine einseitige Belastung der nördlich gelegenen Eschweger Ortsteile Niddawitzhausen und Eltmannshausen nach der Fertigstellung der A 44 zu verhindern und die Stadt Eschwege und insbesondere das Gewerbegebiet Eschwege direkt mit der Autobahn zu verbinden, sollte die Ortsumgehung Reichensachsen gemeinsam mit der A44 fertig gestellt werden. Dies würde zusätzlich die Ortslage von Reichensachsen entlasten und das dort geplante Gewerbegebiet an die A 44 anbinden. Die entsprechenden Planungen sind aber bis zum heutigen Tag nicht so weit vorangetrieben worden, dass eine Fertigstellung mit der A 44 möglich ist.

Der Verkehr von und zur A 44 aus Richtung Eschwege bzw. nach Richtung Eschwege wird dem Lauf der B 27 über Niddawitzhausen und Eltmannshausen folgen müssen, da eine Anfahrt aus Richtung Reichensachsen zur Anschlussstelle Eschwege nicht möglich ist. Dies bedeutet einen erheblichen Umweg, der Natur und Anwohner unnötig belastet.

Verkehrsströme aus dem Gewerbegebiet Eschwege müssen somit über die Stadt Eschwege und die Ortsteile Niddawitzhausen und Eltmannshausen den Weg zur A 44 suchen oder durch die Ortslage von Reichensachsen die deutlich weiter im Süden liegende Anschlussstelle Sontra-Wichmannshausen nutzen. Auch dies stellt einen erheblichen Umweg dar, der vermeidbar wäre, wenn die Nordumgehung Reichensachsen rechtzeitig fertiggestellt wäre.

Nordumgehung Eschwege und Ostumgehung Niddawitzhausen und Eltmannshausen zur Anbindung des Verkehrs aus Norddeutschland und insbesondere dem Raum Thüringen:

Mit der Fertigstellung der A 44 wird auch der Transitverkehr aus Norddeutschland sowie aus dem nördlichen Thüringen zur und von der A 44 zunehmen. Hier hätte eine Nordumgehung von Reichensachsen nur einen geringen Verkehrswert, weil der Verkehr anschließend die Innenstadt von Eschwege belasten würde. Deshalb sind bereits seit langem auch die Ostumgehungen von Niddawitzhausen und Eltmannshausen und die Nordumgehung von Eschwege in der Planung. Nur so könnten die Anwohner entlastet werden.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie war der ursprüngliche Bauzeitenplan für die genannten Ortsumgehungen/Verflechtungsstrecke?
- Frage 2. Welche Umstände haben zu den einzelnen Verzögerungen geführt?
- Frage 3. Ab wann war der Landesregierung bekannt, dass es zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen bei den Ortsumgehungen kommen wird? (bitte einzeln auflisten)

Die Fragen 1 bis 3 werden jeweils für jede Straßenbaumaßnahme zusammen beantwortet:

## a) Ortsumgehung Eschwege

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Jahr 2003 eingeleitet und das Anhörungsverfahren durchgeführt. Nach Überprüfung der Planunterlagen wurden Planänderungen notwendig. Insbesondere mussten artenschutzrechtliche Untersuchungen ergänzend vorgenommen werden. Zudem kristallisierte sich heraus, dass die querende Bahnstrecke Silberhausen-Treysa in einem eigenständigen Verfahren entwidmet werden musste. Ursprünglich war man davon ausgegangen, dass dies im Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung erfolgen kann. Von 2010 bis 2015 wurde die Entbehrlichkeitsprüfung mit zugehörigen Entwidmungsverfahren bzgl. der Freistellung der Bahnstrecke im Abschnitt Schwebda bis Eschwege durchgeführt. Der Bescheid, dass die Bahnstrecke von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird, wurde im Jahr 2015 erlassen. Das Planfeststellungsverfahren ruhte während des Zeitraums des Entwidmungsverfahrens. Anschließend waren aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen für den weiteren Verfahrensgang wiederum Überarbeitungen und Aktualisierungen der Planung erforderlich.

## b) Ortsumgehung Wehretal/Reichensachsen

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Jahr 2002 eingeleitet. Im Jahr 2006 wurde ein 1. Planänderungsverfahren mit erneuter Offenlegung erforderlich. Die Bearbeitung des Projektes wurde aufgrund von Überschneidungen zum Projekt A 44, VKE 40.1 vorübergehend ausgesetzt und zunächst der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für die VKE 40.1 abgewartet. Notwendige Aktualisierungen der Planungsgrundlagen führten im Jahr 2017 zu einer 2. Planänderung mit einer weiteren Offenlegung im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Derzeit werden durch Hessen Mobil die Erwiderungen zu den im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 2. Planänderung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen erarbeitet. Diese werden voraussichtlich Mitte 2020 dem Regierungspräsidium Kassel, als Verfahrensführer des Anhörungsverfahrens zur Verfügung gestellt.

## c) Verflechtungsstrecke A 44/B 452

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgte im Jahr 2003. Im Jahr 2006 wurde ein 1. Planänderungsverfahren mit erneuter Offenlegung erforderlich. Die Verflechtungsstrecke wird nachrangig gegenüber der Ortsumgehung Reichensachsen bearbeitet, da nach den Verkehrsprognosen der A 44 nicht sofort nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle Eschwege mit einer Verkehrsbelastung auf der B 27 gerechnet wird, die einen vierstreifigen Querschnitt erforderlich macht.

## d) Ortsumgehung Eltmannshausen/Niddawitzhausen

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

Frage 4. Ist die Landesregierung bestrebt, die Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses zu VKE 11 und den Ortsumgehungen/Verflechtungsstrecke noch in dieser Legislaturperiode zu realisieren?

Mit dem Bau der genannten Ortsumgehung kann dann begonnen werden, wenn Baurecht vorliegt. Derzeit können keine Aussagen getroffen werden, wann mit den Planfeststellungsbeschlüssen bei den Projekten gerechnet werden kann. Gegen die Planfeststellungsbeschlüsse können Klagen erhoben werden. Nach Vorliegen von bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen sind die Ausführungsplanungen und Bauvorbereitungen zu erstellen. Darüber hinaus ist die Finanzierung der Projekte sicherzustellen. Aussagen zu einem Baubeginn der Projekte sind derzeit nicht möglich.

Die Hessische Straßenbauverwaltung ist bis Ende des Jahres 2020 für die Planung, den Bau und den Betrieb der Autobahnen zuständig. Danach geht die Zuständigkeit u.a. für die VKE 11 der A 44 an die Autobahn GmbH des Bundes über. Bei der Bearbeitung des Abschnittes ist durch den Wechsel der bisher zuständigen Mitarbeiter von Hessen Mobil zur Autobahn GmbH des Bundes eine Kontinuität bei dem Projekt gewährleistet.

Frage 5. Plant die Landesregierung eine Beschleunigung der Verfahren z.B. durch das Einsetzen einer Task Force oder andere Maßnahmen?

Die Projekte werden mit hoher Priorität unter Berücksichtigung der vorhandenen Personal- und Finanzressourcen von Hessen Mobil innerhalb der vorhandenen Strukturen bearbeitet. Die Einrichtung einer Task Force ist nicht vorgesehen.

Frage 6. Welche alternativen Maßnahmen sind geplant, um die durch die fehlenden Ortsumgehungen/Verflechtungsstrecke erheblichen Belastungen für Anwohner und Natur zu minimieren?

Sollten besondere Konflikte entstehen, müssen verkehrslenkende Maßnahmen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden geprüft werden (z. B. Durchfahrts- oder Abbiegeverbote). Bei

Inbetriebnahme der AS Eschwege werden noch nicht die in der Verkehrsprognose prognostizierten Verkehrsmengen auftreten, da zu diesem Zeitpunkt die A 44 weder im Westen noch im Osten einen direkten Anschluss zum bestehenden Autobahnnetz haben wird.

Frage 7. Ist die Hessische Straßenbauverwaltung personell so aufgestellt, dass die nötigen Planungen noch in dieser Legislaturperiode realisiert werden können?

Durch den Haushaltsgesetzgeber wurden von 2016 bis 2019 insgesamt ca. 60 zusätzliche Stellen bei Hessen-Mobil zur Verfügung gestellt. Damit wurde Personal in den prioritären Aufgabenbereichen - insbesondere im Planungsbereich - aufgestockt. Darüber hinaus wurde die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -bau GmbH (DEGES) als Dienstleister für die Umsetzung von bedeutsamen Planungs- und Bauprojekten vom Land Hessen beauftragt. Auch die Ausgaben für die jährlichen Planungsmittel wurden durch das Land deutlich angehoben. Für das Jahr 2020 sind 79 Mio. € eingeplant. Zum Vergleich: im Jahr 2013 wurden lediglich 41,60 Mio. € an Planungsmitteln verausgabt.

Gleichwohl ist aber anzumerken, dass der größte Teil der zur Verfügung stehenden Finanz- und Personalressourcen nicht für Neubauplanungen, sondern für Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem stark gestiegenen Sanierungs- und Erhaltungsbedarf an der bestehenden Straßeninfrastruktur benötigt wird. Insbesondere sind hierbei Brücken im Zuge von Autobahnen, bei denen nur noch eine geringe Restnutzungsdauer besteht, zu erwähnen.

Die angesprochenen Projekte besitzen eine hohe Priorität und werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Personal- und Finanzressourcen von Hessen-Mobil bearbeitet. Es können keine Aussagen getroffen werden, wann mit den Planfeststellungsbeschlüssen bei den Projekten gerechnet werden kann. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Frage 8. Warum ist die ursprünglich angedachte Ortsumgehung Eltmannshausen/Niddawitzhausen nicht mehr in den aktuellen Planungen enthalten?

Die Ortsumfahrung der Eschweger Ortsteile Eltmannshausen und Niddawitzhausen im Zuge der B 27 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2016 im vordringlichen Bedarf enthalten. Im vorangegangenen Bedarfsplan aus dem Jahr 2004 war die Ortsumgehung lediglich im weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft und wurde daher nicht geplant.

Da sich die Landesregierung zunächst auf die Ortsumgehungsprojekte des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes mit einem fortgeschrittenen Planungsstand konzentriert, ist diese Maßnahme nicht im Kontingent, das bis zum Jahr 2021 mit Priorität behandelt wird.

Frage 9. Welche Alternativen sind für diese Ortsteile vorgesehen? Wenn keine Alternativen vorgesehen wurden, warum nicht?

Für diese Ortsteile sind zur Ortsumgehung keine Alternativen vorgesehen. Dem Verkehr aus Richtung Eschwege stehen zukünftig neben der Anschlussstelle Eschwege auch die benachbarten Anschlussstellen der A 44 – Anschlussstelle Waldkappel und Anschlussstelle Ringgau – zur Verfügung. Diese sind insbesondere für den Zeitraum relevant, in der die A 44 einschließlich der Anschlussstelle Eschwege schon in Betrieb ist, die Ortsumgehung Reichensachsen aber noch nicht. Es werden daher keine überproportionalen Steigerungen des Verkehrs in den Ortslagen von Eltmannshausen und Niddawitzhausen erwartet. Sofern erforderlich, werden verkehrsregelnde Maßnahmen nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle Eschwege ergriffen.

Wiesbaden, 24. März 2020

**Tarek Al-Wazir**