

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Nicole Maisch, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10250 –**

### **Weiterbau der Autobahn 44 Kassel–Wommen (Eisenach)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verlängerung der Autobahn 44 (A 44) von der Anschlussstelle Kassel-Ost bis nach Wommen (Eisenach) ist sowohl in der betroffenen Region selbst wie auch bundesweit stark umstritten. Neben zahlreichen naturschutzrechtlichen Bedenken stehen auch die immensen Kosten für den ca. 64 Kilometer langen Abschnitt in der Kritik. Bei geschätzten 1,7 Mrd. Euro Kosten für die Strecke zwischen Kassel und Erfurt wäre dieser Teilabschnitt bundesweit die bisher teuerste Autobahn.

Neben naturschutzrechtlichen und finanziellen Vorbehalten gegen die Realisierung dieses Autobahnabschnittes steht der verkehrliche Nutzen in Frage. Eine Studie von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement, die vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) in Auftrag gegeben wurde, kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen, die um die geplanten Autobahnabschnitte liegen, zurückgegangen ist. Die z. T. starke Abnahme der Verkehrszahlen lässt den Schluss zu, dass der Bedarf für die A 44 von Kassel nach Wommen (Eisenach) nicht mehr gegeben ist.

1. Ist der Bundesregierung die Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) der Firma RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die genannte Auswertung liegt der Bundesregierung nicht vor.

2. Findet die Auswertung der Ergebnisse der SVZ 2010 Eingang in die weitere Planung des geplanten Neubaus der A 44 zwischen Kassel und Erfurt?

Soweit möglich, fließen die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 in die Planung ein.

3. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten der A 44 zwischen Kassel und Wommen derzeit aus?
4. Welcher Planungsstand/Realisierungsstand ergibt sich aktuell bei den einzelnen Abschnitten der A 44 zwischen Kassel und Wommen?
5. Für welche Planfeststellungsabschnitte liegt Baurecht vor?
6. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung für das Verkehrsprojekt aus, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?
7. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich auf der Grundlage aktualisierter Baukosten gegenwärtig für die A 44, und wie setzt sich dieses zusammen?

Die Fragen 3 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einschließlich des bereits fertiggestellten Abschnitts bei Hessisch Lichtenau und des Versatzabschnitts der A 44 auf der A 7 bei Kassel geht die Bundesregierung derzeit von Gesamtkosten in Höhe von rund 1,8 Mrd. Euro für die Realisierung der A 44 aus. Die einzelnen Abschnitte weisen folgenden Kosten- und Planungsstand auf:

	Abschnitt	Kosten (Mio. Euro)	Stand
VKE 01	8-streifiger Ausbau der A 7 vom AD Kassel/Süd bis AD Kassel/Ost	91,5	Planfeststellungsbeschluss vom 01.03.2010 bestandskräftig; anteiliger vorgezogener Lärmschutz seit 11.11.2011 in Bau
VKE 11	AD Kassel/O (m)–AS Helsa/O	223,8	im Planfeststellungsverfahren
VKE 12	AS Helsa/O (m)– AS Hess. Lichtenau/W	326,8	in Bau seit 25.05.2010
VKE 20	AS Hess. Lichtenau/W (m)– AS Hess. Lichtenau/Mitte	85,4	in Bau seit 10.04.2008
VKE 31	AS Hess. Lichtenau/M (m)– AS Hess. Lichtenau/O (m)	86,5	unter Verkehr seit 06.10.2005
VKE 32	AS Hess. Lichtenau/O–Hasselbach	120,7	in Bau seit 24.09.2010
VKE 33	Hasselbach–AS Waldkappel/O	79,2	in Bau seit 22.03.2011
VKE 40.1	AS Waldkappel/O (m)– Wehretal/Hoheneiche	223,5	Planfeststellungsbeschluss vom 28.10.2011 vom BUND beklagt
VKE 40.2	Wehretal/Hoheneiche– AS Sontra/N (m)	180,0	Planfeststellungsbeschluss vom 26.01.2012 vom BUND beklagt
VKE 50	AS Sontra/N–AS Sontra/Ulfen	275,5	im Planfeststellungsverfahren
VKE 60	AS Sontra/Ulfen (m)– AD Wommen (A 4) (m)	87,7	im Planfeststellungsverfahren

AD = Autobahndreieck

AS = Anschlussstelle

Ein neues Nutzen-Kosten-Verhältnis für den vierstreifigen Neubau der indisponiblen A 44 zwischen Kassel und Herleshausen/Wommen wurde bisher nicht ermittelt. Die Maßnahme gehört zu den EU-Projekten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und ist Bestandteil des VDE Nr. 15, A 44/A 4 Kassel–Eisenach–Dresden–Görlitz.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen Abzweig Waldkappel (L 3226) und Oetmannshausen (Abzweig B 7/B 27) seit 2000 um 34,4 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 50,9 Prozent zurückgegangen ist?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen Abzweig B 27 und der Ortsdurchfahrt (OD) Netra (L 3247) seit 2000 um 21,2 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 28,8 Prozent zurückgegangen ist?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 7 zwischen OD Netra und der Landesgrenze Thüringen seit 2000 um 31,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 29,6 Prozent zurückgegangen ist?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass nach absoluten Zahlen auf allen den genannten Abschnitten seit 2000 die Verkehrszahlen im Mittel um 21 Prozent zurückgegangen sind?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Rotenburg (B 83) und Abzweig Berneburg (L 3249) seit 2000 um 44 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 68,7 Prozent zurückgegangen ist?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Berneburg (L 3249) und Abzweig Sontra Mitte (K 28) seit 2005 um 5,5 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 16,8 Prozent zurückgegangen ist?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Sontra Mitte (K 28) und Abzweig B 400 seit 2000 um 30,8 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 66,4 Prozent zurückgegangen ist?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig B 400 und Abzweig Datterode seit 2000 um 29,3 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 70,8 Prozent zurückgegangen ist?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Datterode und Rodell Hoheneiche seit 2000 um 24,6 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 64,5 Prozent zurückgegangen ist?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Rodell Hoheneiche und Abzweig Oetmannshausen seit 2000 um 30,6 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 61 Prozent zurückgegangen ist?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 27 zwischen Abzweig Vierbach (L 3243) und Weidenhäuser Kreuz seit 2000 um 20,5 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 59 Prozent zurückgegangen ist?

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 452 zwischen Rodell Hoheneiche und Abzweig L 3403 seit 2000 um 15,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 56,8 Prozent zurückgegangen ist?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 400 zwischen Anschlussstelle (AS) Wommen und „Blinde Mühle“ seit 2000 um 43,1 Prozent zurückgegangen ist und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 76,2 Prozent abgenommen hat?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 400 zwischen „Blinde Mühle“ und Abzweig B 27 seit 2000 um 31,7 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 69,3 Prozent zurückgegangen ist?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der A 4 zwischen der AS Wommen und der AS Herleshausen seit 2000 um 15,2 Prozent zurückgegangen ist und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 21,7 Prozent zurückgegangen ist?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen auf der A 4 zwischen der AS Herleshausen und der AS Eisenach-West seit 2000 um 14,2 Prozent abgenommen hat und der Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt um 21,8 Prozent zurückgegangen ist?

Die Fragen 8 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den Artikeln 85 und 90 des Grundgesetzes planen, bauen und betreiben die Länder die Bundesfernstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Die Verkehrsentwicklungen werden analysiert und in den weiteren Planungsschritten gewürdigt.

Der Planungsauftrag für die Länder erwächst aus der Einstufung des Vorhabens im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004. Die Einstufung in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen. Als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 15 wird damit auch der besonderen Bedeutung des Projekts für die Wiedervereinigung Deutschlands Rechnung getragen.

24. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement überein, dass aus diesen Zahlen kein Bedarf für den Ausbau des Verkehrsnetzes in dieser Region, im Besonderen den geplanten Ausbau der A 44 von Kassel nach Eisenach, erkennbar ist?  
Falls nein, warum nicht?

Die A 44 hat neben ihrer regionalen Wirkung vor allem auch den Zweck, dem Personen- und Wirtschaftsverkehr im großräumigen Maßstab zu dienen. Die A 44 schafft diese großräumige Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen und den Zentren in Ostdeutschland.

25. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement überein, dass der Entlastungsbedarf der Ortsdurchfahrten entlang der B 7, B 27 und B 400 sich seit 1990 kontinuierlich verringert hat (falls nein, bitte begründen)?

Der Entlastungsbedarf hat sich verringert, besteht aber nach wie vor, zumal mit der Verkehrsverlagerung auf die Autobahn auch eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht wird.

26. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage, dass der Neubau der A 44 bei Prognosebelastungen von unter 20 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden (Kfz/24h) verkehrlich wie wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint?

Mit der A 44 soll eine leistungsfähige Anbindung der A 4 an die Wirtschaftszentren des Ruhrgebiets erreicht werden, um die wirtschaftliche Entwicklung der Neuen Bundesländer zu ermöglichen und zu verbessern. Um diesem Ziel näher zu kommen, wurde sie als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15 (VDE 15) eingestuft. Die Fertigstellung ist deshalb weiterhin gerechtfertigt.

27. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass durch den demographischen Wandel mit einem weiteren Rückgang der Verkehrszahlen in den Ortschaften entlang der Teilabschnitte zu rechnen ist?

Falls nein, warum nicht?

Die A 44 soll im Wesentlichen dem großräumigen Verkehr dienen. Diese Zielsetzung besteht auch dann, wenn sich durch den demographischen Wandel ein Rückgang der Verkehrszahlen in den Ortschaften einstellen sollte.

28. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, statt eines Neubaus der A 44 von Kassel nach Eisenach Ortslagen entlang der B 7, B 27 und B 400 durch Ortsumgehungen zu entlasten?

Mit dem Bau von Ortsumgehungen könnten die netzkonzeptionellen Aspekte der A 44 nicht erreicht werden. Für die Entlastung von Ortslagen entlang der B 7, B 27 und B 400 durch Ortsumgehungen besteht zudem kein gesetzlicher Planungsauftrag.

29. Liegen der Bundesregierung Zahlen über die Kosten vor, die bei einem Ausbau der Bundesstraße B 7 im „Netra-Korridor“ anstatt des Weiterbaus der A 44 entstehen würden (falls ja, bitte auflisten)?

Falls nein, warum hat sich die Bundesregierung nicht mit einer solchen Alternative beschäftigt?

Nach den Artikeln 85 und 90 des Grundgesetzes planen, bauen und betreiben die Länder die Bundesfernstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

Im Rahmen eines mehrstufigen Planungsprozesses von der Raumordnung über die Linienbestimmung zu dem Entwurf wurden einzelne Varianten bezüglich der verkehrlichen, raumordnerischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Belange bewertet und eine Vorzugsvariante für den jeweiligen Teilabschnitt der A 44 entwickelt.

Im Rahmen dieses Planungsprozesses wurde der Netra-Korridor (Paralleltrasse zur B 7) in der ersten Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS I), die die Ermittlung relativ konfliktarmer Korridore zum Ziel hatte und in den Jahren 1993/94 durchgeführt wurde, ausgeschlossen.

Der Bundesregierung liegen daher keine aktuellen Kosten vor, die bei einem Ausbau der Bundesstraße B 7 im Netra-Korridor anstatt des Weiterbaus der A 44 entstehen würden.





