

Ausbau der A 49

Sicherung des Wirtschaftsstandortes Mittelhessen



■ Ausbau der Autobahn 49 – Standortsicherung für Mittelhessen

Nach langem Ringen ist es soweit: Die beiden letzten Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundesautobahn 49 sind eingeleitet. Dies ist ein entscheidender Schritt in Richtung Standortsicherung für eine ganze Region.

Der Ausbau ist richtungsweisend für den wirtschaftlichen Erfolg der Region und die Zukunftssicherung der in ihr beheimateten Unternehmen. Dies belegt nicht zuletzt die vom Regionalmanagementverein MitteHessen und den Industrie- und Handelskammern Kassel und Gießen-Friedberg durchgeführte Mitgliederbefragung. Die Ergebnisse sind eindeutig: Mittelhessen braucht zeitgemäße

Infrastrukturen, um im Vergleich der Regionen und Standorte wettbewerbsfähig zu bleiben. Nur die zeitnahe Umsetzung des Ausbaus wird sowohl die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes als auch die Lebensqualität der Bürger langfristig erhöhen und sichern.

Das neue Teilstück entlastet Verkehrswege – ob Bundesstraßen oder die stark befahrenen Autobahnen 5 und 7. Der Ausbau steigert auf diese Weise die Lebensqualität der Anwohner, vermeidet Unfallbrennpunkte und verkürzt die Wege zur Arbeit, zur Nahversorgung und Erholung.



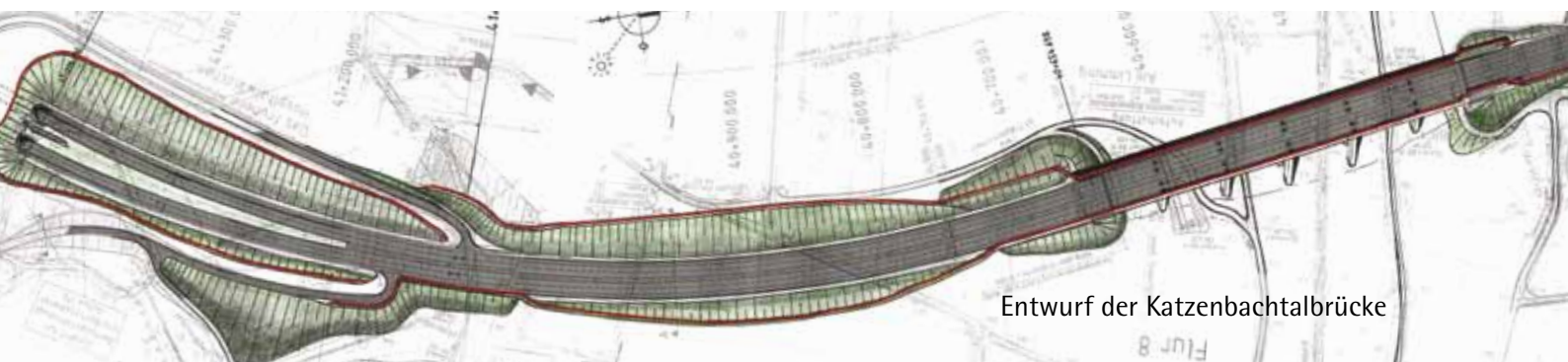
Dr. Martin Viessmann, Präsident der IHK Kassel

„Die zügige Fertigstellung der A 49 ist für die Perspektiven unserer Wirtschaft von überragender Bedeutung. Der Bau der A 49 führt zu Standortsicherung und Investitionen.“

■ Aktueller Planungsstand

Trotz Baurechts ist völlig unklar, wann die Bagger rollen werden. Nach der juristischen Bremse nun die finanzielle Unsicherheit. Es fehlt die Finanzierungszusage des Bundes, um mit den Arbeiten beginnen zu können. Das Bundesverkehrsministerium will das Geld für die Strecke aber erst freigeben, wenn auch für die beiden restlichen Abschnitte das Baurecht vorliegt. Da die beiden fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse für die Streckenabschnitte Schwalmstadt-Stadtallendorf (VKE 30) und Stadtallendorf-Gemünden (VKE 40) erst bis Ende 2010 vorliegen sol-

len, könnte frühestens Anfang 2011 mit den Arbeiten begonnen werden. Nach Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse sollen laut Bundesverkehrsministerium die drei Teilstrecken in möglichst enger zeitlicher Folge gebaut werden. Der Grund: Die zeitversetzte Fertigstellung der Bauabschnitte würde zu unzumutbaren Verkehrsbelastungen in der Region führen. Dem widerspricht die hessische Landesregierung. Sie geht davon aus, daß bis zur Fertigstellung des Bauabschnitts VKE 20 auch Baurecht für die beiden übrigen Streckenabschnitte vorliegt.



Entwurf der Katzenbachtalbrücke

■ Das neue Teilstück der A 49



Momentanes Autobahnende bei Neuental



A 49 – Neuental – (A 5) Gemeinden

VKE (Verkehrskosteneinheit) 20;
Neuental/Bischhausen – Schwalmstadt
Länge ca. 12 km
Kosten ca. 183 Mio. Euro

- Bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- Entscheidung über Finanzierung und Baubeginn steht derzeit noch aus

VKE 30; Schwalmstadt – Stadallendorf
Länge ca. 13 km
Kosten ca. 105 Mio. Euro

- Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2006, der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist für Ende 2010 vorgesehen.

VKE 40; Stadallendorf – (A 5) Gemeinden
Länge ca. 17 km
Kosten ca. 216 Mio. Euro

- Das Planfeststellungsverfahren läuft seit Anfang 2007, der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist für Ende 2010 vorgesehen.



Dr. Wolfgang Maaß, Präsident der IHK Gießen-Friedberg

„Für den Logistikstandort Mittelhessen hat der Weiterbau der A 49 eine enorme Bedeutung. Aber auch Unternehmen und Anwohnern entlang der Strecke bringt der Lückenschluss gleich mehrere Vorteile: Neben einem verbesserten Marktzugang und der Zeitersparnis durch bessere Anbindungen wird auch das regionale Straßennetz vom Durchgangsverkehr entlastet.“

Ausbau der Autobahn 49 – für die Region und ihre Bürger

Soziale Vorteile

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Minderung der Abgas- und Lärmbelastung für Mensch und Umwelt
- Erhöhung der Lebensqualität der Anwohner und Arbeitnehmer
- Entlastung von Durchgangsverkehr
- Verkürzung der Fahrzeiten

Verkehrstechnische Vorteile

- Entlastung vorhandener Ortsdurchfahrten
- Entlastung der A 5 und A 7
- Entlastung der B 254

Wirtschaftliche Vorteile

- Schnellere und kürzere Vertriebswege
- Optimierung der regionalen und über-regionalen Verbindungen
- Verbesserung des Marktzuganges für Deutschland und Europa
- Kosten- und Zeitersparnis der Unternehmen durch bessere Anbindungen
- Verbesserung der Wirtschaftsstruktur
- Stärkung der anliegenden Unternehmen im Wettbewerb
- Attraktive Standorte in der Region für Unternehmen durch direkte Autobahn-nähe



Wolf Hoppe, Vorstand der HOPPE AG Stadtallendorf

„Durch den Ausbau der A 49 könnte sowohl der Anlieferungsverkehr zu unserem Werk als auch der Transport der Produkte zum Kunden optimiert werden. Das wäre ein wichtiger Schritt, um der Billigkonkurrenz z. B. aus Fernost mit logistischen Spitzenleistungen dank deutscher Infrastruktur entgegenzuwirken.“



Fahrzeiten über die Bundesstraßen 3 und 254 von Stadtallendorf nach:

	Aktuell	Neu über A 49
Treysa	25 Min.	11 Min.
Neuental	38 Min.	14 Min.
Kassel	55 Min.	31 Min.

■ Ausbau der Autobahn 49 – Aufwand der Planungen

*Wie hoch ist der Aufwand für Planungen?
Wie lange gibt es die Planung und warum dauert das „so lange“?*

Ein Bauvorhaben ist nur dann umsetzbar, wenn es ein rechtsstaatliches Genehmigungsverfahren durchlaufen hat. In der Planungsphase müssen eine Vielzahl von Aspekten zum Schutz von Mensch und Umwelt sowie Wirtschaftlichkeit und technischer Machbarkeit berücksichtigt werden. Dies gilt im Besonderen für die künftige Trasse einer Autobahn, deren Linienführung nachvollziehbar und begründbar sein muss. Es reicht nicht aus, sich von vorneherein auf eine Strecke festzulegen, sondern es müssen verschiedene Varianten zur Erfüllung des Planungsziels miteinbezogen

werden. An der Fortführung der A 49 wird seit 1994 gearbeitet. Nach Festlegung des Untersuchungsraums wurde in den Jahren 1995 bis 1998 in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzverbänden die rechtlich vorgeschriebenen umfangreichen Analysen durchgeführt. Als Ergebnis aller Untersuchungen wurde 1999 die Variante „Herrenwald-West“ als Trasse ausgewählt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zur A 44 (Hessisch Lichtenau I) im Jahr 2002 wurde eine umfangreiche Überarbeitung der Entwurfsunterlagen nach FFH-Gesichtspunkten für alle VKE erforderlich. 2006 wurde die im Bereich des Herrenwaldes veränderte Trasse der Öffentlichkeit vorgestellt.

■ Ausbau der Autobahn 49 – die Kosten

Wie viel kostet die Autobahn?

Für den rund 43 Kilometer langen Lückenschluss vom derzeitigen Ausbauende bei Neuental bis zur A 5 sind Kosten von rund 503 Millionen Euro veranschlagt. Für Planung und Baudurchführung der Maßnahme fallen zudem noch Planungs- und Verwaltungskosten in einer Größenordnung von einem Viertel der Baukosten an.



■ MitteHessen–Arbeitskreis A 49

Der „Arbeitskreis A 49“ im Regionalmanagementverein MitteHessen engagiert sich für die schnelle Umsetzung des Ausbaus der A 49.

Im Arbeitskreis haben sich neben MitteHessen e. V. Vertreter aus führenden Unternehmen der Region, der Politik, der Verwaltung und

der Industrie- und Handelskammern zusammengeschlossen, um den absolut notwendigen Weiterbau der Strecke zu beschleunigen und die Wettbewerbsfähigkeit der Region nachhaltig zu erhöhen.

Mehr Infos unter www.mittehessen.de

■ Stimmen aus der Region



Dieter Posch, Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

„Die Planungen für die A 49 dauern nunmehr fast 40 Jahre. Jetzt endlich könnten wir anfangen, wenn der Bund uns lassen würde. Wir haben einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss, die Klagen sind zurückgezogen, wir haben Mittel. Leider fehlt bislang die Genehmigung des Bundes. Hessen hat seine Hausaufgaben gemacht, jetzt ist die Bundesregierung am Zug. Es ist absehbar, dass bis Ende des nächsten Jahres alle Abschnitte planfestgestellt sind. Hessen könnte kurzfristig mit dem Bau des ersten Abschnittes von Neuental bis Schwalmstadt beginnen, wenn die Bundesregierung dies genehmigt. Hessen fordert nicht nur eine grundsätzliche Zustimmung zum Baubeginn, sondern auch eine verlässliche Finanzierungszusage für die gesamte A 49.“



Martin Stichel, Vorstandssprecher BUND-Hessen

„Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) fordert von der Landesregierung eine Kehrtwende in der Verkehrspolitik. Die falsche Ausrichtung auf den Straßenbau und die Luftfahrt führt Hessen in den Klimakollaps. Während der Ausstoß des Klimaschädling Kohlendioxid aus dem Verkehr bundesweit sinkt, steigt er in Hessen. Der BUND wird sich deshalb auch weiterhin mit ganzer Kraft für eine Kurskorrektur in der hessischen Verkehrspolitik einsetzen. Soweit Autobahnplanungen gegen Vorgaben zum Schutz von Natur und Umwelt verstoßen, behält sich der BUND vor, von seinem insofern bestehendem Recht der Beantragung einer gerichtlichen Überprüfung Gebrauch zu machen.“



Sören Bartol (SPD), Mitglied des Bundestags, direkt gewählter Abgeordneter des Wahlkreises Marburg

„Es ist wichtig, dass die A 49 endlich nach ihrer sehr langen Planungszeit gebaut wird. Aber der Bau macht nur dann Sinn, wenn sichergestellt ist, dass die A 49 vollständig bis zur A 5 gebaut werden kann, also tatsächlich fertig gestellt wird. Jeder andere Endzustand beim Ausbau wäre in der Relation der Belastungen zu den damit erzielbaren Verbesserungen nicht zu vertreten. Leider ist das Land mit seinen Hausaufgaben noch nicht fertig, denn es fehlt der Planfeststellungsbeschluss für den dritten Abschnitt, die VKE 40. Und es ist – trotz anderer Ankündigungen – nicht absehbar, wann dieser Planfeststellungsbeschluss da sein wird. Erst dann wird man sehen können, ob die Planung beklagt wird. Und im Fall einer Klage kann keiner dafür garantieren, dass am Ende des Prozesses auch das Baurecht für die VKE 40 besteht oder in absehbarer Zeit bestehen wird. Hinsichtlich der Finanzierungsfrage bin ich auch der Meinung, dass ein Finanzkonzept für die gesamte Baumaßnahme bestehen muss, wenn man den Bau beginnt. Allerdings wird dies nur dann zustande kommen, wenn das Land in dem ihm vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel die Prioritäten für den Bau der A 49 setzt. Eine Forderung nach vollständiger Aufstockung der Gelder um die Baukosten der A 49 ist illusorisch und im Gesamtkontext der Finanzierungsverantwortlichkeiten des Bundes für alle Länder nicht vertretbar. Ich werde mich aber, sobald das Baurecht für die gesamte Strecke der A 49 besteht, mit allen Kräften für eine zügige Finanzierungsregelung einsetzen. Denn ich will den Bau der A 49.“

MitteHessen e.V. – Regionalmanagement für Mittelhessen

c/o IHK Gießen-Friedberg

Lonystraße 7

D-35390 Gießen

Telefon: (06 41) 94 888 9-0

Telefax: (06 41) 94 888 9-20

info@mittehessen.de

www.mittehessen.de